

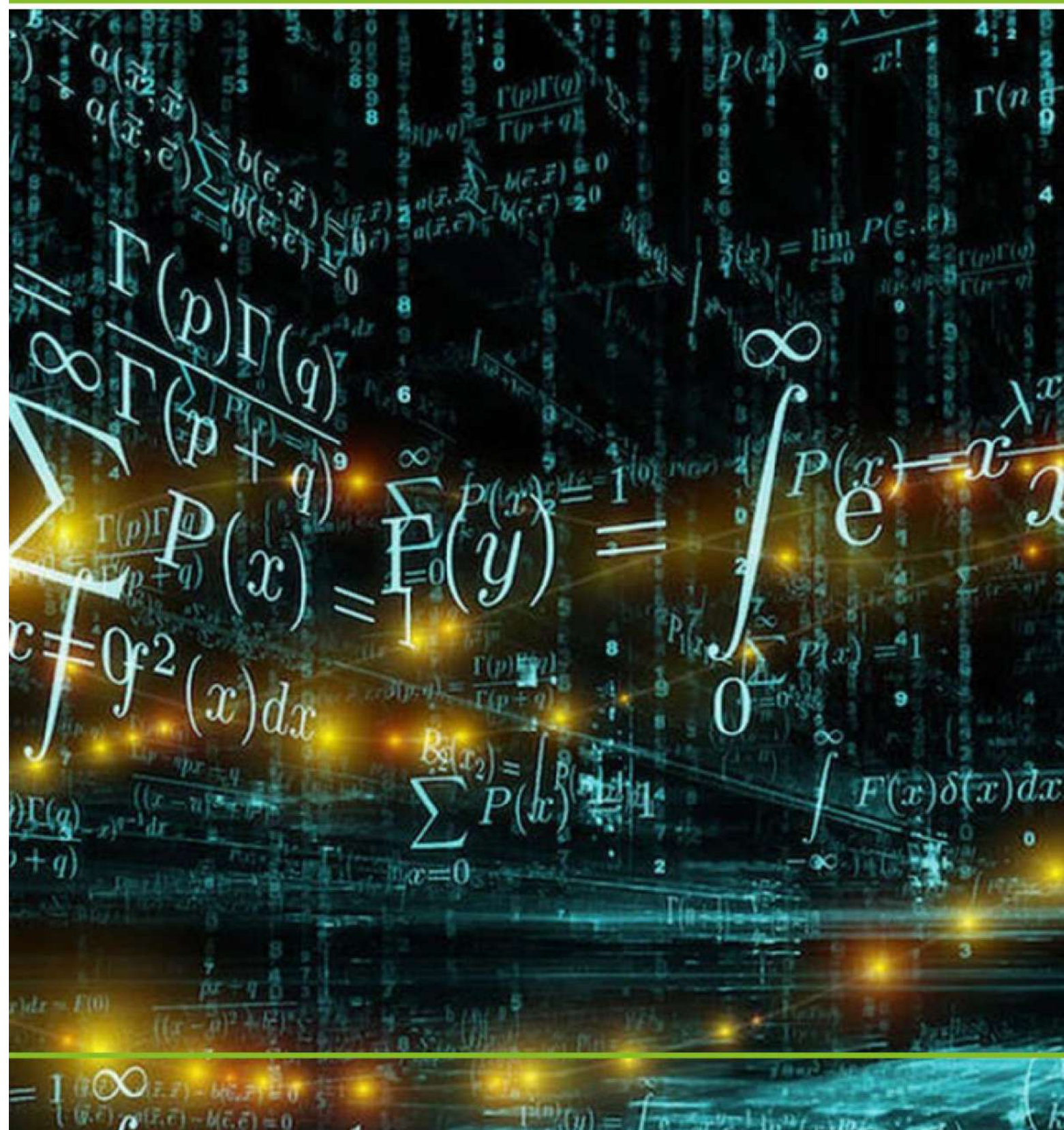


# СТУДЕНЧЕСКАЯ НАУКА

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ

«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»

№ 4 (48) — 2024



## Содержание

---

|                                                                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Требования к материалам, представляемым для опубликования в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ» .....                                 | 4   |
| <i>Абукарова М. А.</i> Понятие и признаки государственного или муниципального контракта на поставку товаров для государственных или муниципальных нужд ..... | 5   |
| <i>Аносов М. Ю.</i> Правовое регулирование охраны окружающей среды Каспийского моря .....                                                                    | 8   |
| <i>Баранова Е. В.</i> Признание права как способ защиты корпоративных прав .....                                                                             | 12  |
| <i>Безменов И. И.</i> Договор строительного подряда в российском законодательстве .....                                                                      | 15  |
| <i>Беспалов О. М.</i> Актуальные аспекты правоприменения в связи с заключением и исполнением договора аренды транспортного средства .....                    | 21  |
| <i>Беспалов О. М.</i> К вопросу о соотношении договора аренды транспортного средства и каршеринга .....                                                      | 24  |
| <i>Бредихина Д. С.</i> Правовые проблемы развития конкуренции в сфере железнодорожных перевозок .....                                                        | 27  |
| <i>Быстрицкий А. И.</i> Особенности правового регулирования перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом .....                                       | 34  |
| <i>Гезальян Н. Р.</i> Особенности выявления правонарушений, совершаемых в сфере торговли .....                                                               | 37  |
| <i>Глушков В. И.</i> Международно-правовые проблемы ареста и задержания морских судов .....                                                                  | 40  |
| <i>Гусихина Е. С.</i> Актуальные вопросы исполнения и расторжения кредитных обязательств .....                                                               | 44  |
| <i>Гусихина Е. С.</i> Основные тенденции в российской банковской системе и некоторые перспективы ее совершенствования .....                                  | 51  |
| <i>Давыдова Е. С., Пыркина К. В.</i> Место международного права в правовой системе России после внесения поправок в Конституцию в 2020 году .....            | 56  |
| <i>Доброславина Е. Д.</i> Транспортное средство как предмет и орудие административного правонарушения в области таможенного дела .....                       | 60  |
| <i>Доброславина Е. Д.</i> Таможенный контроль перемещения через таможенную границу объектов СИТЕС .....                                                      | 64  |
| <i>Донсков А. А.</i> Противодействие идеологии терроризма в молодежной среде .....                                                                           | 67  |
| <i>Евсеева Д. А.</i> Вопросы международного сотрудничества в сфере противодействия коррупции .....                                                           | 71  |
| <i>Ельцина О. А.</i> Особенности применения конструкции рамочного договора в сфере коммерческих правоотношений .....                                         | 75  |
| <i>Жидкова М. А.</i> Правовое обеспечение антитеррористической безопасности на транспорте .....                                                              | 79  |
| <i>Жмака А. Г.</i> Особенности правового регулирования транспортных и коммерческих услуг в условиях развития грузовых деревень .....                         | 82  |
| <i>Жмака А. Г.</i> Проблемы развития и правового регулирования грузовых деревень .....                                                                       | 85  |
| <i>Ибрагимов Ш. А.</i> Эволюция российского потребительского рынка в условиях экономической нестабильности .....                                             | 88  |
| <i>Ибрагимов Ш. А.</i> Особенности проведения отдельных видов ярмарок .....                                                                                  | 92  |
| <i>Иванова Н. А.</i> Правовое регулирование деятельности внутреннего водного транспорта в свете внешних вызовов .....                                        | 96  |
| <i>Измайлова Д. Р.</i> Проблемы законодательного регулирования изъятия земельных участков для государственных или муниципальных нужд .....                   | 100 |
| <i>Кравченко А. И.</i> Современные механизмы противодействия пиратству .....                                                                                 | 103 |
| <i>Кузьмина А. И.</i> Негативные последствия коррупции в сфере публичных закупок .....                                                                       | 107 |
| <i>Курбанов М. М.</i> Договор морской перевозки груза: правоотношения между участниками перевозок .....                                                      | 113 |

|                                                                                                                                                                                     |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <i>Кутало С. В.</i> Правовое регулирование деятельности инвестора на рынке ценных бумаг.....                                                                                        | 116 |
| <i>Кутало С. В.</i> Понятие и признаки ценных бумаг.....                                                                                                                            | 120 |
| <i>Ли Донг У.</i> К вопросу о совершенствовании международного регулирования транспортировки грузов железнодорожным транспортом.....                                                | 123 |
| <i>Лутцева Ю. В.</i> Актуальные проблемы, возникающие при проведении антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов в Министерстве обороны Российской Федерации.....       | 126 |
| <i>Маятникова М. А.</i> Государственные закупки: понятие, инфраструктура, принципы и проблемы функционирования системы.....                                                         | 131 |
| <i>Машурян М. А.</i> Правовое регулирование банкротства коммерческих организаций.....                                                                                               | 134 |
| <i>Морозов А. В.</i> Перспективы развития индивидуального предпринимательства в современной России.....                                                                             | 137 |
| <i>Невейкин М. П.</i> Цифровизация в транспортной сфере.....                                                                                                                        | 140 |
| <i>Орлов И. К.</i> Капитан морского порта в системе правового обеспечения безопасности мореплавания.....                                                                            | 145 |
| <i>Остроушко В. П.</i> Договор строительного подряда и ответственность за его нарушение.....                                                                                        | 148 |
| <i>Пашук П. А.</i> Система управления безопасностью порта: актуальные вызовы и решения.....                                                                                         | 150 |
| <i>Пителина М. Г.</i> Правовое регулирование договора перевозки грузов железнодорожным транспортом.....                                                                             | 152 |
| <i>Родоманова А. А.</i> Проблемы регулирования рекламной деятельности в России и зарубежных государствах.....                                                                       | 155 |
| <i>Рощина Д. М.</i> Арбитражные средства разрешения морских споров.....                                                                                                             | 159 |
| <i>Сазанова С. В.</i> Актуальные проблемы несостоятельности (банкротства) физических лиц.....                                                                                       | 163 |
| <i>Сазанова С. В.</i> Правовое регулирование купли-продажи жилых помещений.....                                                                                                     | 166 |
| <i>Сенин Н. О.</i> Организация безналичных расчетов с использованием банковских карт.....                                                                                           | 170 |
| <i>Серебрякова В. И.</i> Особенности коллективного предпринимательства как формы осуществления предпринимательской деятельности.....                                                | 174 |
| <i>Серебрякова В. И.</i> К вопросу о сущности и атрибутивных признаках коммерческих юридических лиц.....                                                                            | 177 |
| <i>Степанищев М. О.</i> Механизм правового регулирования финансового оздоровления кредитной организации: теория и практика.....                                                     | 180 |
| <i>Сяткина В. Н.</i> Антикоррупционная экспертиза правовых актов и их проектов как одно из направлений реализации государственной политики в области противодействия коррупции..... | 184 |
| <i>Тунник Е. А.</i> Роль судебной системы в защите прав потребителей: анализ эффективности судебных процессов.....                                                                  | 187 |
| <i>Турищев И. П.</i> Правонарушения на морском транспорте и ответственность за их совершение.....                                                                                   | 190 |
| <i>Чекмарева С. В.</i> Основные проблемы нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости и пути их совершенствования.....                     | 194 |
| <i>Чуприн С. В.</i> Особенности получения коммерческой лицензии для яхт валовой вместимостью свыше 500 тонн.....                                                                    | 197 |
| <i>Чуприн С. В.</i> Морское правовое регулирование в сфере информационных технологий: кибербезопасность и управление судами.....                                                    | 202 |
| <i>Шарова Е. А.</i> Квалификация договора об оказании юридических услуг.....                                                                                                        | 208 |
| <i>Юрова В. М.</i> Цифровизация инновационной деятельности как инструмент развития предпринимательства в России.....                                                                | 211 |
| <i>Веселова А. С.</i> Обеспечение цифровой безопасности Северного морского пути в российском праве.....                                                                             | 214 |

**ТРЕБОВАНИЯ**  
**к материалам, представляемым для опубликования**  
**в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ»**

---

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме научному руководителю. Научный руководитель оценивает полноту раскрытия темы, грамотность написания и актуальность нормативных документов. При положительной рецензии научный руководитель направляет статью в редакцию журнала (albinadg@mail.ru).

2. Статья должна содержать:

- фамилию и инициалы автора;
- место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);
- адрес электронной почты;
- название статьи;
- аннотацию;
- ключевые слова (5—7 слов).

3. В сноске указываются фамилия и инициалы научного руководителя, а также его научная степень.

4. Объем материала — от 5 до 10 страниц формата А4.

5. Список источников. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

6. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.

**Абукарова М. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Понятие и признаки государственного или муниципального контракта на поставку товаров для государственных или муниципальных нужд**

**Аннотация.** В исследовании рассматриваются основные признаки государственного или муниципального контракта, такие как правовые обязательства сторон, специфика предмета договора, требования к исполнению и контроль за выполнением обязательств. Особое внимание уделяется анализу правовых норм, регулирующих порядок проведения конкурсных процедур, который является гарантом прозрачности и конкурентоспособности в сфере государственных закупок. Изучение понятия государственного и муниципального контракта имеет важное значение для повышения эффективности государственного управления и минимизации коррупционных рисков. Совершенствование нормативно-правовой базы, регламентирующей процесс заключения и реализации таких контрактов, способствует укреплению экономической безопасности государства

**Ключевые слова:** контракт; государственный контракт; муниципальный контракт; закупки; поставка товаров; государственные нужды; муниципальные нужды.

---

Государственный или муниципальный контракт на поставку товаров для государственных или муниципальных нужд играет ключевую роль в систематизации и управлении процессами закупок, необходимых для удовлетворения общественных потребностей. Данный контракт представляет собой юридически оформленное соглашение, в рамках которого поставщик обязуется в обусловленный срок предоставить определенный товар, соответствующий заранее установленным требованиям и спецификациям, а государственный или муниципальный заказчик гарантирует оплату за поставленный товар в соответствии с условиями контракта [Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»].

Ключевыми элементами государственного или муниципального контракта являются объем поставок, сроки, цена, качество и условия оплаты. Объем поставок определяется, исходя из реальных потребностей заказчика и прописывается в контракте с максимально возможной точностью. Сроки исполнения контракта также регламентируются с учетом срочности и важности удовлетворения соответствующих нужд, что играет значимую роль в непрерывности предоставления услуг или реализации государственных и муниципальных программ. Цена контракта формируется на основе бюджета, выделенного на закупки, и результатов конкурсных процедур, если таковые предусмотрены законодательством.

Качество поставляемых товаров подлежит строгой проверке, и контракт может содержать положения о штрафах и санкциях в случае поставки товаров, не соответствующих установленным требованиям. Оплата производится по факту поставки или поэтапно, в зависимости от условий контракта и согласованных между сторонами сроков.

Важным аспектом является также прозрачность и конкурентоспособность процедур заключения и исполнения государственных и муниципальных контрактов. Такие процедуры зачастую регулируются специальными правовыми актами, которые устанавливают правила проведения конкурсов, аукционов и котировок, что способствует

---

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

справедливой конкуренции и повышению эффективности использования бюджетных средств [1].

Таким образом, государственный или муниципальный контракт на поставку товаров служит действенным инструментом в механике публичных закупок, обеспечивая прозрачность процесса, защиту интересов государства или муниципалитета, а также своевременное и качественное удовлетворение общественных потребностей.

Государственная контрактная система Российской Федерации, несмотря на свои стратегические цели, сталкивается с рядом серьезных проблем и недостатков. Один из основных вопросов заключается в недостаточной прозрачности процедур, что порождает коррупционные риски и снижает доверие участников к конкурентным торгам. Часто встречается и неполное соблюдение сроков исполнения контрактов, что негативно сказывается на эффективности реализации государственных программ и влияет на качество предоставляемых услуг [Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»].

Кроме того, сложность и запутанность нормативной базы создают препятствия для исполнения обязанностей как со стороны государства, так и со стороны подрядчиков. Это приводит к недопониманию правил игры и неэффективному распределению ресурсов. Проблемы с квалификацией участников закупок также затрудняют реализацию контрактов на высшем уровне. Наконец, низкий уровень автоматизации и избыточная бюрократия способствуют затягиванию процессов и увеличению административной нагрузки.

Наиболее актуальными проблемами поставки товаров для государственных или муниципальных нужд являются следующие [2; 3].

1. Низкая прозрачность:

- недостаток информации: ограниченный доступ к информации о заключенных контрактах и исполнителях;
- сложные процедуры: запутанные условия, делающие сложным участие малых и средних предприятий.

2. Коррупция:

- манипуляции с тендерами: существуют случаи подкупа чиновников и фальсификации результатов торгов;
- неконкурентные условия: часто контракты получают компании с установленными связями, а не лучшие по качеству.

3. Низкое качество поставляемых товаров и услуг:

- проблемы с выполнением условий: заказчики зачастую получают товары или услуги, не соответствующие заявленным требованиям;
- малый контроль: недостаточный контроль за исполнением договорных обязательств.

4. Неэффективное планирование закупок:

- неправильная оценка потребностей: частые случаи перепланирования или отсутствия нужных закупок;
- необходимость пересмотра бюджетов: частое перераспределение средств приводит к неэффективным расходам.

5. Избыточная бюрократия:

- сложная регламентация: необходимость проходить множество этапов для заключения контракта;
- задержки при оформлении: долгие сроки рассмотрения заявок и подписания документов.

6. Отсутствие стандартов и методик оценки:

- непрозрачная система оценки: разные подходы к оценке поставщиков могут привести к коррупционным схемам;
- нехватка объективности: часто используются субъективные критерии для выбора поставщиков.

#### 7. Ограниченные возможности для малых и средних предприятий:

- барьеры для доступа: высокие требования к участникам тендеров, что препятствует входу на рынок малых компаний;
- недостаток информации: малые фирмы часто не имеют ресурсов для участия в торгах.

#### 8. Проблемы с досудебным и судебным обжалованием:

- сложные процедуры обжалования: долгие и трудоемкие процессы по оспариванию результатов торгов;
- недостаточная защита прав участников: порой интересы участников не учитываются должным образом.

Таким образом, для достижения устойчивого развития и повышения эффективности государственной контрактной системы необходимы системные реформы, направленные на улучшение прозрачности, упрощение процедур и борьбу с коррупцией.

Одной из ключевых задач государственного (муниципального) контракта поставки товаров для государственных или муниципальных нужд является повышение ее эффективности, что требует комплексного подхода и внедрения современных методов управления.

В первую очередь, необходимо оптимизировать процесс разработки и утверждения нормативно-правовых актов, регулирующих закупки, что позволит устранить бюрократические барьеры и обеспечить прозрачность на всех уровнях. Кроме того, стоит акцентировать внимание на цифровизации государственных закупок. Внедрение электронных площадок и систем автоматизации значительно снизит коррупционные риски и увеличит конкуренцию среди поставщиков. Ускорение процессов оценки заявок и мониторинга исполнения контрактов также станет важным шагом к повышению эффективности.

Обучение и профессиональная подготовка кадров, задействованных в системе, имеют не менее важное значение. Специалисты должны получать актуальные знания о законодательных изменениях, а также о современных инструментах и технологиях управления.

Наконец, регулярное проведение аудитов и оценок эффективности контрактов поможет своевременно выявлять недостатки и внедрять необходимые коррективы, что, в конечном счете, повысит доверие к государственной системе закупок и обеспечит оптимальное использование бюджетных средств.

#### Список источников

1. Пономарева, А. В. Проблемы правового регулирования государственных и муниципальных закупок / А. В. Пономарева, Ю. А. Крохина // Студенческий форум. — 2023. — № 38-2(261). — С. 17—19.
2. Черномырдина, Д. А. Актуальные проблемы государственных и муниципальных закупок в сфере строительства / Д. А. Черномырдина // Мировая наука. — 2021. — № 4(49). — С. 320—323.
3. Щедловская, М. В. Актуальные проблемы реализации федерального законодательства о государственных закупках / М. В. Щедловская // Финансово-экономическое и информационное обеспечение инновационного развития региона: Материалы III Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Ялта, 18—20 марта 2020 года / ответственный редактор А. В. Олифиров. — Ялта : Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2020.

**Аносов М. Ю.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Правовое регулирование охраны окружающей среды Каспийского моря**

**Аннотация.** Каспийское море, расположенное в центре Евразии, является уникальным системообразующим объектом и основным источником экономической активности для соседних стран. Однако, как и многие другие морские бассейны, он подвержен экологическим рискам, которые могут иметь разрушительные последствия для окружающей среды и экономики региона. В статье обсуждается важность международно-правового регулирования охраны окружающей среды на Каспии. Проанализированы международные соглашения и опыт сотрудничества, выделены основные аспекты данной проблемы.

**Ключевые слова:** Каспийское море; международно-правовое регулирование; охрана окружающей среды на Каспии.

---

### **Введение**

Каспийское море, омывающее берега пяти стран с уникальными экологическими характеристиками и природными ресурсами, играет важную роль в региональной и глобальной экономике. Оно является источником энергетических ресурсов, рыболовства и транспортных путей для государств, прилегающих к его побережью. Однако в то же время Каспийское море столкнулось с рядом угроз, включая возможные экологические катастрофы, вызванные авариями на морских платформах, нефтяных и газовых терминалах, а также кораблекрушениями. Также существенный ущерб наносят незаконный промысел, разливы загрязняющих веществ, разрушение морских экосистем, отходы опасных химических веществ на химических заводах или несчастные случаи при транспортировке опасных грузов. Все эти события могут иметь серьезные последствия, поэтому сотрудничество и координация между странами Каспийского побережья играют важную роль в обеспечении безопасности и стабильности в регионе. К ним относятся обмен информацией, проведение совместных мероприятий и разработка скоординированных планов и мер по предотвращению кризисов и управлению ими.

**Международное сотрудничество в области охраны окружающей среды Каспийского моря.** Активное международное сотрудничество необходимо для эффективного предотвращения экологических угроз на Каспии и борьбы с ними. Большое юридическое значение для этого имеют многосторонние и двусторонние соглашения между странами, прилегающими к морю.

Правовое регулирование охраны окружающей среды Каспийского моря включает множество соглашений, но основополагающими являются следующие документы:

- Рамочная конвенция по защите морской среды Каспийского моря (Тегеранская конвенция) 2003 г. — содержит общие требования к охране окружающей среды на Каспийском море;
- Соглашение о сохранении и рациональном использовании водных биологических ресурсов Каспийского моря 2014 г. Основная цель — сохранение и рациональное использование совместных водных биоресурсов;

---

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

- Конвенция о правовом статусе Каспийского моря 2018 г.: определены такие понятия, как «рыболовная зона», «общее водное пространство», «территориальные воды» и другие. На данный момент не вступила в силу.

Документы устанавливают обязательства прибрежных государств по защите экологической системы Каспийского моря, контролю за загрязнением и ответственность за ущерб, нанесенный этой системе.

Тегеранская конвенция установила правила использования морских ресурсов и меры по предотвращению и контролю загрязнения морской среды. Она также создала основу для сотрудничества в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, включая техногенные стихийные бедствия.

После принятия и ратификации этой Конвенции остались нерешенными ряд вопросов. Впоследствии был проведен ряд саммитов прибрежных стран. Последний самый результативный из них — 12 августа 2018 г. в Актау, в ходе Пятого Каспийского саммита президентов Казахстана, Азербайджана, Ирана, России и Туркменистана, была подписана Конвенция о правовом статусе Каспийского моря, которая в настоящий момент еще не вступила в силу ввиду позиции Ирана.

Статья 15 Конвенции 2018 г. о сохранении биоразнообразия играет очень важную роль. Сравнительно-правовой анализ этого документа показывает, что за прибрежными государствами закреплены следующие права и обязанности: 1) Стороны обязуются защищать и оберегать экологическую систему Каспийского моря и все ее компоненты; 2) стороны самостоятельно или совместно принимают и сотрудничают во всех необходимых мерах для сохранения биологического разнообразия Каспийского моря; 3) стороны обязаны обеспечить контроль за загрязнением Каспийского моря из любого источника; 4) деятельность, наносящая ущерб биологическому разнообразию Каспийского моря; 5) стороны обязаны нести ответственность за ущерб, причиненный экологической системе Каспийского моря.

**Развитие правовой системы охраны окружающей среды Каспийского моря.** Специфические особенности Каспийского моря, в том числе его закрытость, способствовали прогрессирующему воздействию загрязняющих и разрушительных факторов на окружающую среду и ее экосистему. Экологический ущерб и другие экосистемные угрозы в Каспийском бассейне многочисленны. Они включают в себя любую деятельность, угрожающую жизни людей, имуществу или безопасности судоходства, которая, преследуя мирные цели, вступает в противоречие со здоровой окружающей средой» [1].

В связи с важностью охраны окружающей среды в процессе «устойчивого развития» государствам крайне важно включить цели устойчивого развития в свои нормативные акты, законы и политику. Фактически, если экологические нормы будут внедрены как часть национальной правовой системы, они станут более значимыми и будут более действенными [2].

Наличие общих интересов и проблем в регионе сделало сотрудничество прибрежных государств во всех областях неизбежным. Безусловно, это сотрудничество не ограничивается экологическим сотрудничеством, и необходимость устойчивого регионального развития неизбежно привела к экономическому и социальному сотрудничеству. Мысль о том, что экосистема Каспия может быть разрушена, является неприемлемой не только для правительств прибрежных стран и народов этих стран, для нынешнего и будущих поколений, но и для международного сообщества. Конечно, затраты на предотвращение этой глобальной и региональной катастрофы гораздо меньше, чем возможные негативные последствия. Необходимо защитить важнейшие биоресурсы Каспийского моря, включая вымирание и уничтожение редких видов (например, генетических резервов осетровых рыб Каспийского моря).

Одни только правительственные меры не могут обеспечить устойчивое сохранение Каспийского моря. Остановить или уменьшить загрязнение окружающей среды Каспия не удалось из-за отсутствия комплексного подхода и согласованных действий, а также недостаточного использования национальных и региональных возможностей. Масштабы загрязнения и разрушений в Каспийском регионе таковы, что необходимо исключить такие проблемы, как неопределенность согласованного правового режима Каспийского моря. Переговоры и дипломатические соглашения, а также преодоление существующие политические препятствия — это процессы, для устранения которых требуется время, в то время как защита Каспийского моря и прав заинтересованных сторон не подпадают под действие соглашения о правовом режиме [3].

Защита окружающей среды Каспийского моря и предотвращение загрязнения этой акватории должны стать важнейшим элементом соглашений на пути к завершению правовой системы региона. Для эффективной защиты окружающей среды Каспийского моря и предотвращения его дальнейшего загрязнения необходимо приложить усилия для завершения и укрепления его правовой системы, которая была бы приемлема для всех соседних государств. Правовая система, о которой идет речь, должна принимать во внимание географические условия, включая право пересекать каналы «Волга-Дон» и «Волго-Балтийский», которые открыты для всех соседних государств, но по прошествии нескольких десятилетий это все еще невозможно. В результате государства Каспийского моря разделены, что противоречит эффективной и полной защите окружающей среды.

В настоящее время прикаспийские государства достигли относительно четких соглашений по окружающей среде, территориальным водам и особой зоне рыболовства, таких как Совместная декларация по Каспийскому морю 1996 г. между Ираном и Казахстаном, Совместное заявление Ирана и Туркменистана 1998 г., Совместное заявление Ирана и России 1998 г., Совместная декларация Ирана и России 2001 г. В эту систему была добавлена Конвенция о правовой системе Каспийского моря от 12 августа 2018 г., еще не вступившая в силу. Отсутствие правового порядка, принятого всеми прибрежными государствами, негативно сказывается на эффективной защите окружающей среды Каспийского моря.

Для эффективной защиты окружающей среды при одновременном совершенствовании и консолидации правовой системы, принятой всеми прибрежными правительствами, необходим серьезный контроль строительства и эксплуатации трубопроводов, пролегающих по дну, судоходства, а для определения ответственности прибрежных государств за ущерб окружающей среде необходимы серьезные усилия и подробная правовая база.

### **Заключение**

Международно-правовой режим охраны окружающей среды в Каспийском море на сегодняшний день недостаточно развит на институциональном уровне и не полностью включает международные подходы к комплексному регулированию охраны уникальной экосистемы этого внутриконтинентального водоема. Существенным вопросом остается определение правового статуса Каспийского моря, что обостряет необходимость формирования системных подходов к правовой координации охраны окружающей среды на международном уровне, а также к регулированию хозяйственной деятельности в регионе, с соблюдением целостности экосистемы и принципа неделимости экологической безопасности.

Для эффективной реализации положений универсальных и региональных экологических соглашений необходимо создать специализированную межправительственную организацию на междисциплинарной научной основе. Основными задачами такой организации должны стать координация природоохранной деятельности государств, экологический мониторинг и распространение научной информации о состоянии

окружающей среды, а также организация совместных мероприятий компетентных органов прикаспийских стран по предотвращению и ликвидации последствий загрязнений.

Учитывая, что в Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, подписанной в 2018 году, не закреплён принцип бассейнового управления водными ресурсами, а в региональных соглашениях этот принцип имеет лишь косвенное подтверждение, необходимо обеспечить его систематическое введение в дальнейшее международно-правовое регулирование охраны окружающей среды Каспия, в том числе на уровне норм «мягкого» права.

Также стоит отметить, что концепция комплексного прибрежного управления, являющаяся общемировой тенденцией в обеспечении устойчивого развития побережий, упоминается в региональных соглашениях лишь косвенно и не применяется систематически. Перспективным направлением является выработка региональных международно-правовых норм, которые устанавливают единый подход стран прикаспийского региона к внедрению концепции комплексного прибрежного управления, с учетом их уникальных географических, экологических и правовых особенностей.

#### **Список источников**

1. Salehi, Javad (Spring 2020) The Convention on the Law of the Sea on the management and exploitation of the genetic resources of the high seas and the sharing of its benefits, *Journal of Legal Studies*, Volume 12, Number 1, 226—251.
2. Agha Bayramov (2020): The reality of environmental cooperation and the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, *Central Asian Survey*, DOI: 10.1080/02634937.2020.1815653.
3. Рыженков А. Я. О правовом режиме Каспийского моря и направлениях совершенствования российского экологического законодательства // *Известия Саратовского университета. Новая серия.* — Серия: Экономика. Управление. Право. — 2023. — Том 23. — Выпуск 2. — С. 200—207 // <https://doi.org/10.18500/1994-2540-2023-23-2-200-207>, EDN: VRVIKA.

**Баранова Е. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Признание права как способ защиты корпоративных прав**

**Аннотация.** В рамках данной статьи признание права рассматривается как способ защиты корпоративных прав. Автор статьи указывает на то, что признание права имеет ключевое значение для обеспечения законности, справедливости и устойчивости в сфере корпоративных отношений. В результате сделан вывод о том, что согласно с современным гражданским законодательством предусматривается применение признания права как способа защиты корпоративных прав. Вместе с тем несмотря на законодательное закрепление и применение рассматриваемого способа защиты, существуют сложности, возникающие в рамках данного процесса, требующие своего разрешения.

**Ключевые слова:** корпоративное право; право; признание права; способы защиты прав.

---

В настоящее время признание права играет важную роль в сфере защиты корпоративных прав. Причина состоит в том, что право на защиту корпоративных прав подразумевает под собой возможность обратиться к уполномоченным органам с целью защиты своих интересов и прав в случае возникновения споров. При этом именно корпоративное право регулирует отношения между всеми участниками, действия органов управления, а также обеспечивает соблюдение законодательства в сфере корпоративной деятельности.

В современных условиях признание права является эффективным инструментом для защиты интересов компаний. Оно создает основу для судебной защиты прав субъектов, обеспечивает выполнение договорных обязательств, защищает компании от неправомерных действий со стороны третьих лиц и многое другое.

Один из ключевых аспектов признания права — обеспечение возможности урегулирования споров и разногласий между сторонами. Корпоративная среда, будучи сложной и динамичной, часто сталкивается с противоречиями интересов, конфликтами внутри компании или с внешними участниками. В таких ситуациях, возможность предъявить свои права и добиться их справедливого признания играет неперемennую роль в обеспечении стабильности и эффективности бизнес-процессов.

Признание права также способствует созданию основы для развития и процветания корпоративного сектора. Без ясных и надежных правил, обеспечивающих соответствие действий компаний закону и этическим принципам, бизнес не может функционировать в полной мере и удовлетворять интересы своих участников. В данном случае право — это своего рода базис, на котором строится экономика и общество в целом.

С помощью признания права также обеспечивается защита корпоративных прав сотрудников. В рамках этого, правовая система выступает как гарант их защиты от возможных нарушений и дискриминации. Каждый сотрудник должен быть уверен в том, что его права будут сохранены, а признание права в деле корпоративных прав обеспечивает надлежащую адаптацию бизнеса к многообразию интересов и потребностей его участников.

Целесообразно указать и на то, что корпоративные отношения в качестве предмета гражданского права стали выделяться относительно недавно. В данном случае И. С.

---

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

Шиткина указывает на то, что рассматриваемые правоотношения являются разновидностью гражданских правоотношений [4, стр. 717].

В данном случае непосредственный выбор способа, при помощи которого будет осуществлена защита, необходимо предопределять исключительно особенностями охраняемого права. Не менее важным моментом в данном случае является и характер нарушения.

Е. Е. Богданова указывает на то, что для защиты корпоративных прав гражданским законодательством предусмотрены специальные способы защиты, которые можно именовать корпоративными. Данные способы полностью обусловлены особенностями корпоративной природы. При этом их список является обширным [1, стр. 9].

Все вышесказанное свидетельствует о том, что применение признания права для защиты корпоративных прав является не только целесообразным, но и необходимым.

Судебная практика Российской Федерации свидетельствует о том, что такой общегражданский способ защиты прав как признание права, предусмотренный ст. 12 Гражданского кодекса РФ (далее — ГК РФ), может применяться именно для защиты корпоративных прав.

При этом применение признания права для защиты корпоративных прав имеет некоторые недостатки. В гражданском праве, в частности, не установлены основания и правила использования указанного способа защиты. При рассмотрении требования о признании права можно лишь применять по аналогии положения ст. 302 ГК РФ или отказаться от их применения, что означало бы игнорирование «добросовестных приобретателей» [3, стр. 264].

Аналогичная ситуация складывается и при использовании иска о признании вещных прав: правила его применения и удовлетворения также законодательно не установлены, однако это не является основанием для отказа от использования признания права как способа защиты вещных прав. Нами уже отмечалось, что в целях разрешения указанной правовой проблемы в отношении иска о признании права собственности необходимо сформулировать положения, подобные правилам об истребовании имущества от добросовестного приобретателя (ст. 302 ГК РФ), применяемым при предъявлении виндикационного иска [4, стр. 76].

Некоторые авторы в качестве недостатка использования требования о признании права для защиты корпоративных прав также отмечали, что в случае признания допустимости указанного способа защиты прав участников общества с ограниченной ответственностью (ООО) возникает вопрос о правомерности конструкции «право на право».

Кроме того, не менее важной проблемой является отсутствие единого и универсального механизма защиты корпоративных прав. Так, к примеру, в разных странах и юрисдикциях могут действовать различные законы и нормы, которые регулируют данную сферу. Это может создавать сложности как для самих компаний, так и для иностранных инвесторов, которые сталкиваются с разнообразием правовых систем.

Еще одной проблемой является эффективность применения права на признание и защиту корпоративных прав. В некоторых случаях, компании могут столкнуться с трудностями в обеспечении исполнения решений суда или привлечении к ответственности нарушителей прав. Это в свою очередь может приводить к сложностям в судебной практике, что ослабляет уровень доверия к системе правосудия.

Несмотря на данные сложности, право на признание и защиту корпоративных прав все же является важным инструментом для обеспечения справедливости и стабильности в сфере бизнеса. Для устранения проблем необходимо продолжать работу над улучшением законодательства и созданием эффективных механизмов защиты. Одновременно с этим важно повышать юридическую грамотность и осведомленность всех

участников данного процесса для того, чтобы они могли более эффективно использовать свои права и защищать свои интересы.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что признание права как способа защиты корпоративных прав играет важную роль в современном бизнесе. Оно позволяет компаниям регулировать свои отношения, обеспечивает доступ к судебной защите и способствует устойчивому развитию корпоративной сферы в целом. Вместе с этим, признание права является незаменимым инструментом в разрешении споров, создании фундамента для развития корпоративного сектора и защите прав и интересов сотрудников.

#### **Список источников**

1. Богданова, Е. Е. Отдельные проблемы признания права как способа защиты гражданских прав // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 2. — С. 9—15.
2. Скоробогатова, К. Д. Признание права как корпоративный способ защиты // Молодой ученый. 2021. — № 15 (357). — С. 264—266.
3. Старовойтова, А. С. Признание права как способ защиты обязательственных прав // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 2. — С. 76—84.
4. Шиткина, И. С. Корпоративное право : учебник / ответственный редактор И. С. Шиткина. — Москва, 2019.

Безменов И. И.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## Договор строительного подряда в российском законодательстве

**Аннотация.** В данной статье рассматривается правовое регулирование договора строительного подряда, его сущность, существенные условия и практика применения в гражданском обороте. Выделены проблемы, возникающие в ходе практической реализации отдельных условий договора подряда, предложены пути их решения. Представлен обзор изменений правовых норм гражданского права, касающихся договора строительного подряда. Затронуты вопросы соотношения договора подряда и иных видов договоров, что позволяет отличить его от смежных договоров. Сделана попытка определения места договора строительного подряда в системе российского обязательственного права, что имеет важное практическое значение в деятельности контрактного менеджера.

**Ключевые слова:** договор строительного подряда; заказчик; подрядчик; правовая природа договора; предмет договора строительного подряда; работа; результат работ.

Строительство представляет собой деятельность, направленную на развитие территорий, возведение зданий и сооружений, а также ремонт существующих объектов с целью их восстановления, как капитального, так и частичного. Для успешной реализации любого строительного проекта необходима сделка. В процессе строительных работ обычно участвуют юридические и физические лица, среди которых всегда присутствуют заказчик и исполнитель, при этом исполнителя чаще всего называют подрядчиком.

Актуальность темы обусловлена тем, что современное законодательство, касающееся отношений в рамках договора строительного подряда, не предоставляет легального толкования аспектов, связанных с субъектами этого договора.

Прежде чем приступить к анализу норм, регулирующих права и обязанности сторон в строительном подряде, важно выделить особенности правового регулирования этого договора. Договор подряда является одним из старейших видов соглашений; он был зафиксирован еще в римском праве, где выделялись три категории договора *locatio-conductio* (найма): *locatio-conductio rerum* — аренда вещей, *locatio-conductio operarum* — аренда услуг и *locatio-conductio operis* — подряд на выполнение работ. [9, стр. 223] Значимость строительного процесса подчеркивает необходимость эффективного правового регулирования договора строительного подряда.

Договор строительного подряда, будучи особой формой подрядного договора, регулируется положениями § 3 гл. 37 Гражданского кодекса РФ. В статье 740 ГК РФ дано определение этого договора: «По договору строительного подряда подрядчик обязуется в установленные договором сроки построить по поручению заказчика определенный объект либо выполнить другие строительные работы, а заказчик, в свою очередь, обязуется создать подрядчику необходимые условия для выполнения работ, принять результат и оплатить его стоимость». В той же статье предусмотрена возможность применения данного параграфа в отношении капитальных работ.

Основной обязанностью подрядчика в рамках данного договора является выполнение определенных строительных работ. Это может включать как строительство или реконструкцию предприятия, здания (в том числе жилого дома), сооружения или дру-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент И. И. Шатская.

гого объекта, так и выполнение монтажных, пусконаладочных или других тесно связанных со строительством работ (ст. 740 ГК РФ).

Представленное выше определение договора строительного подряда нередко подвергается критике среди исследователей. В научной среде существует множество различных трактовок этого договора, что объясняется его длительным процессом формирования как самостоятельного элемента гражданского права, а также сложностью развития строительных договорных отношений и комплексностью строительного законодательства. Исследователи часто отмечают недостаток специфики в определении, которая могла бы выделить этот вид подряда среди других. В частности, В. В. Никитин указывает, что «определение строительного подряда, закрепленное в Гражданском кодексе Российской Федерации, недостаточно полно отражает особенности именно строительного подряда, отличающие его от бытового подряда» [8, стр. 25]. Также критики подчеркивают тесное переплетение данного договора с публичным правом, что не нашло отражения в самом определении. Так, С. С. Банковский обращает внимание на необходимость выделения «связи строительного подряда с публичным правом, важности проектной документации для определения содержания и объема строительных работ, зависимости выполнения строительных работ от места их проведения (строительная площадка), а также сотрудничества сторон в преодолении препятствий для достижения цели договора» [8, стр. 25]

Анализ мнений различных исследователей относительно определения строительного подряда показывает, что ключевой темой дискуссий выступает предмет этого договора. Многие авторы считают, что требуется более подробная проработка и закрепление предмета договора строительного подряда в Гражданском кодексе РФ, что должно стать задачей законодателя. Например, А. А. Бросалина, рассматривая мнения исследователей, приводит позицию С. Н. Мокрова, который определяет договор строительного подряда как «соглашение, по которому подрядчик обязуется в установленный срок построить или реконструировать по поручению заказчика объект недвижимости, а заказчик, в свою очередь, обязан создать условия для выполнения строительных работ, принять их результат и оплатить его, при условии соблюдения всех требований» [4, стр. 143]. В свою очередь, Г. М. Заяханов видит договор подряда как соглашение, предусматривающее выполнение подрядчиком строительно-монтажных работ на основе технической документации с целью строительства или реконструкции объекта или его части, а для заказчика — обязательство создать условия для этих действий, оплатить их и принять результат [4, стр. 143].

Е. Б. Козлова выделяет три основные характеристики предмета договора строительного подряда:

- 1) Предметом договора является законченный строительством объект, готовый к сдаче (результат деятельности подрядчика).
- 2) Предметом договора выступает сама деятельность подрядчика, выраженная в процессе строительства и сдаче объекта.
- 3) Предмет договора представляет собой совокупность двух элементов: выполнения строительных работ (процесса) и построенного объекта (результата работ) [6, стр. 153-156].

Также стоит отметить, что позиция законодателя относительно предмета договора строительного подряда со временем изменилась. Изначально законодатель придерживался второй позиции, согласно которой объектом гражданских прав считались работы, как это было закреплено в ст. 128 ГК РФ. Однако в ходе реформирования гражданского законодательства, Федеральным законом от 2 июля 2013 г. № 142-ФЗ, ст. 128 была изменена. В новой редакции в качестве объекта гражданских прав теперь рассматриваются результаты выполненных работ. Это отражает поддержку законодате-

лем первой из указанных позиций касательно предмета договора строительного подряда.

Солидаризируемся с позицией исследователей о сложной правовой природе предмета договора строительного подряда. Например, В. Р. Файзулин полагает, что предмет данного договора заключается в том, что подрядчик выполняет строительные или иные работы, связанные с возведением объекта, и передает их заказчику в виде готового результата [11, стр. 7].

Договор строительного подряда обладает рядом характерных черт, определяющих его место в российском законодательстве. Так, Н. В. Ласкина выделяет следующие особенности:

- нормы, регулирующие строительный подряд, охватывают отношения, связанные с созданием или изменением объектов недвижимости;
- выполнение работ происходит непосредственно на месте нахождения объекта;
- специфика предмета договора, которым является недвижимость (предприятие, здание, сооружение или законченный комплекс работ), а также особенность субъектного состава (участники инвестиционной деятельности в капитальном строительстве);
- продолжительность отношений между заказчиком и подрядчиком и их взаимодействие для выполнения обязательств;
- использование системы генерального подряда;
- дополнительные обязанности заказчика, связанные с созданием условий для выполнения работ подрядчиком, так как заказчик часто является собственником или владельцем земельного участка или объекта, на котором производятся строительные работы;
- наличие системы специализированных нормативных актов, регулирующих отношения в сфере капитального строительства [7, стр. 4].

Ю. В. Романец также справедливо выделяет следующие признаки договора строительного подряда:

- выполнение работ на объекте, который неразрывно связан с землей;
- сложность и важность таких работ, влияющих на прочность и функциональность здания или сооружения [10, стр. 209].

Рассматривая предмет договора строительного подряда, можно выделить его характерные черты, отличающие данный договор от других видов подряда и позволяющие ему занять особое место в системе российского законодательства. Предмет договора включает действия подрядчика, связанные с выполнением строительных или реконструкционных работ, а также монтажных, пусконаладочных и других сопутствующих задач. Действия заказчика, в свою очередь, заключаются в принятии результата работ и выплате согласованной суммы.

Специфика указанных работ и сфера применения договора строительного подряда ясно отличает его от иных подрядных соглашений. В этом контексте следует согласиться с позицией Е. В. Гуменюка, который утверждает, что уникальность строительного подряда заключается в специфике работ, выполняемых по договору, которые направлены на создание, обновление, реконструкцию или реставрацию объектов недвижимости [5, стр. 17].

А. А. Бросалина подчеркивает важную роль технической документации при определении предмета договора строительного подряда. В документации должны быть подробно отражены характер, объем и содержание предстоящих работ. Эта документация, как и смета, является обязательным приложением к договору, хотя допускается ее оформление и после его подписания. В таких случаях договор должен четко определять предмет, а стороны — согласовать, кто отвечает за подготовку документации. Договор должен предусматривать состав, содержание и сроки предоставления технической документации (ст. 743 ГК РФ) [4, стр. 144—145].

Что касается сметы, она может быть составлена как на основе государственных нормативов, так и по индивидуальным расчетам, основанным на текущих рыночных условиях. Смета необходима для определения стоимости строительства и общего объема необходимых денежных средств.

Примеры судебной практики демонстрируют, что суды признавали факт согласования сторонами предмета договора строительного подряда, даже если техническая документация отсутствовала. В таких случаях в договоре были прописаны основные характеристики выполняемых работ, и существовали доказательства того, что заказчик и подрядчик были ознакомлены с проектом, не имея возражений относительно предмета договора. Таким образом, стороны приступали к его исполнению [12].

Субъектами договора строительного подряда, согласно гражданскому законодательству Российской Федерации, выступают подрядчик (исполнитель) и заказчик.

Подрядчиком может быть любая строительная компания, независимо от формы собственности, однако обязательным условием является ее членство в саморегулируемой организации (СРО). Для получения лицензии на осуществление строительных работ организация должна предоставить определенный пакет документов в СРО. Ранее данный процесс был проще и дешевле, так как подрядчики приобретали лицензии самостоятельно.

При реализации крупных строительных проектов часто назначается генеральный подрядчик, который является одной из сторон договора. Генеральный подрядчик может привлекать субподрядчиков — специализированные организации, занимающиеся проектными, монтажными и другими видами работ. При этом генеральный подрядчик несет полную ответственность перед заказчиком за выполнение всех обязательств. Его ключевые задачи включают контроль за деятельностью субподрядчиков и сдачу объекта в эксплуатацию.

Заказчиком может выступать как физическое, так и юридическое лицо. Иногда функции заказчика передаются специализированным организациям, которые действуют от имени лиц, для которых предназначен объект, поскольку такие функции требуют профессиональных навыков и знаний.

В договор строительного подряда также могут быть включены третьи лица. Например, инвесторы, вкладывающие собственные или заемные средства, могут участвовать в реализации договора, направляя свои вложения на целевое использование.

Переходя к обязанностям подрядчика, следует отметить, что его основная задача заключается в выполнении строительных работ, будь то возведение новых объектов, их ремонт или реконструкция. Наряду с этим, другие обязанности подрядчика закреплены в отдельных статьях Гражданского кодекса РФ. Проведя детальный анализ норм, регулирующих договор строительного подряда, можно выделить следующие обязанности подрядчика:

- своевременно приступить к выполнению работ по заказу заказчика;
- выполнять работы в соответствии с технической документацией и условиями договора;
- завершить работы в сроки, оговоренные в договоре;
- бережно использовать предоставленные заказчиком материалы;
- предоставлять заказчику отчеты о ходе работ и использовании ресурсов.

Особенностью договора строительного подряда является обязанность подрядчика следовать экологическим нормам. Строительные работы не должны негативно влиять на окружающую среду, и эта обязанность связана с положениями других нормативных актов, регулирующих экологическую безопасность.

Пункт 1 ст. 651 ГК РФ определяет три ключевых обязательства заказчика, которые не могут быть отменены договором:

- 1) создать подрядчику условия для выполнения работ;

- 2) принять результат работ;
- 3) оплатить договорную стоимость работ.

Как подчеркивают исследователи, М. И. Брагинский и В. В. Витрянский, обязанность заказчика обеспечить условия для работы подрядчика является ключевой и отражена в легальном определении договора строительного подряда [3, стр. 135].

В случае нарушения обязательств сторонами договора применяются меры ответственности. Хотя в гл. 37 ГК РФ не содержатся конкретные нормы об ответственности, допустимо использовать положения из Общей части ГК РФ. Примером такой меры ответственности является возмещение убытков, применяемое в различных ситуациях. Однако неустойка должна быть специально оговорена в законе или в самом договоре. Кроме гражданско-правовой ответственности, возможно применение административных санкций, основанных на нормах Кодекса РФ об административных правонарушениях.

Поскольку договор строительного подряда является взаимным, ответственность может быть возложена как на заказчика, так и на подрядчика. Обычно в качестве мер ответственности выступают: взыскание неустойки, процентов за пользование чужими денежными средствами или возврат суммы неосновательного обогащения.

**Судебная практика.** Суды рассматривают споры по договорам строительного подряда с особым вниманием, поскольку они часто затрагивают значительные финансовые интересы обеих сторон. Постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ и разъяснения Верховного Суда РФ играют важную роль в разрешении споров и формировании судебной практики.

Существенными условиями договора являются: условие о его предмете, условия, существенные для договоров данного вида в силу закона или иных правовых актов, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение. В п. 11 информационного письма Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 25 февраля 2014 г. № 165 «Обзор судебной практики по спорам, связанным с признанием договоров незаключенными» указано, что заявление стороны договора о необходимости согласования какого-либо условия означает, что такое условие является существенным для данного договора. Необходимо отметить, что договор не может быть признан недействительным на том основании, что не согласованы его существенные условия. Такой договор является незаключенным (п. 1 указанного информационного письма).

Судебная практика по вопросу о том, какие условия являются существенными для договора подряда, а также о том, что входит в его предмет, неоднородна.

Некоторые суды при рассмотрении споров, связанных с согласованием сторонами предмета договора подряда, указывают, что данное условие должно позволять определить содержание и объем выполняемых работ. Другие в качестве предмета договора признают наименование работ или их результат.

Кроме того, суды считают, что вторым существенным условием данного договора является срок выполнения работ, хотя до 2009 г. встречалась и противоположная точка зрения.

Отдельные арбитражные суды относят к существенным условиям договора подряда условие о цене работ

**Вывод из судебной практики.** Предмет является существенным условием договора подряда. Под предметом договора подряда суды, как правило, понимают содержание, виды и объем подлежащих выполнению работ.

Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 5 августа 2011 г. № ВАС-10009/11 по делу № А75-5514/2010: «При рассмотрении дела суды сделали вывод о том, что договор от 10.10.2007 между ООО «СПВ» (подрядчик) и ЗАО «Салаир» (заказчик) является

незаклученным, поскольку сторонами не достигнуто соглашение по существенному условию — предмету договора (перечню и объему работ).

Неправильного применения судами положений статей 314, 395, 432, 702, 740, 743, 753 Гражданского кодекса Российской Федерации не установлено...»

**Вывод.** Договор строительного подряда представляет собой самостоятельный вид договора подряда и обладает значительным экономическим значением в общественных отношениях. Быстрый рост строительной отрасли — сферы действия данного договора, наличие его характерных признаков в существенных условиях, а также разнообразие норм и правил, которые стороны должны учитывать при его исполнении, являются ключевыми аспектами, выделяющими рассматриваемый договор.

Регулирование договора строительного подряда сопровождается множеством обязательных и факультативных норм, которые учитывают требования заказчика к конкретному объекту строительства. Техническая сложность и широкий спектр вопросов, охватываемых данным договором, подтверждаются разнообразием судебной практики в сфере строительства.

#### Список источников

1. Адамов, Н. А. Особенности договора строительного подряда и проблемы правового регулирования взаимодействия участников процесса строительства / Н. А. Адамов // Бухгалтер и закон. — 2005. — № 9(81). — С. 2—5.
2. Ануфриева, Л. П. Международное частное право : в 3 томах / Л. П. Ануфриева. — Москва, 2002. — Том 2.
3. Брагинский, М. И. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Москва : Статут, 2002.
4. Бросалина, А. А. Договор строительного подряда: вопросы теории и практики / А. А. Бросалина // Вопросы российской юстиции. — 2021. — № 14. — С. 141—156.
5. Договор строительного подряда : учебное пособие / Е. В. Гуменюк. — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2012.
6. Козлова, Е. Б. Система договоров, направленных на создание объектов недвижимости : монография / Е. Б. Козлова. — Москва : КОНТРАКТ, 2013.
7. Ласкина, Н. В. Капитальный ремонт, реконструкция, переустройство и перепланировка объектов недвижимости: юридические аспекты / Н. В. Ласкина // подготовлено для СПС КонсультантПлюс, 2014.
8. Никитин, В. В. Договоры в строительстве с иностранным участием / В. В. Никитин // Вестник арбитражной практики. — 2016. — № 3. — С. 25—33.
9. Новицкий, И. Б. Римское частное право : учебник / под редакцией И. Б. Новицкого и И. С. Перетерского. — Москва : Юристъ, 2001.
10. Романец, Ю. В. Система договоров в гражданском праве России : монография. — 2-е изд., перераб. и доп. / Ю. В. Романец. — Москва : Норма; Инфра-М, 2013.
11. Файзулин, В. Р. Договор строительного подряда по российскому гражданскому праву : дис. ... канд. юрид. наук / В. Р. Файзулин. — Москва, 2005.
12. Энциклопедия судебной практики. Подряд. Техническая документация и смета (статья 743 ГК) // подготовлено для СПС «Гарант».

**Беспалов О. М.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Актуальные аспекты правоприменения в связи с заключением и исполнением договора аренды транспортного средства**

**Аннотация.** В статье рассмотрены некоторые проблемные аспекты правоприменения, связанные с заключением и исполнением договора аренды транспортного средства. Автор приходит к выводу, что договор аренды транспортного средства является особым подвидом договора аренды, которому присущи как общие черты последнего, так и собственная специфика. Автор призывает бизнес-сообщества более активно сотрудничать с законодателями в целях усовершенствования правовой регламентации гражданско-правового режима договора аренды транспортного средства и интенсивно внедрять наиболее передовые договорные модели в практику предпринимательской деятельности.

**Ключевые слова:** судебная практика; правовая позиция; договор; обязательство; аренда; транспортное средство.

---

Актуальность вопросов практического правоприменения различных аспектов договора аренды транспортного средства обусловлена тем, что мы живем в мире революционно обновляющихся технических и цифровых инноваций, которые регулярно меняют окружающие нас реалии внешней среды. Одним из объективных проявлений этого феномена является перманентное (причем зачастую — революционное) усовершенствование транспортных средств и дорожной инфраструктуры в целом. Потребность в перевозках всеми видами транспорта, отнюдь не снижается, эта закономерность носит глобальный, т.е. общемировой характер, очевидно захватывая и нашу страну.

Договор аренды транспортных средств традиционно трактуется законодателями, судами и научным сообществом как особая разновидность имущественного найма (аренды). Рассмотрим некоторые проблемные точки, с которыми сталкивается бизнес-сообщество, применяя рассматриваемую договорную конструкцию.

Первая проблема, на которой мы акцентируем взгляд, касается определения существенных условий договора. Что касается предмета аренды, здесь вопросов не возникает. Но зачастую предприниматели ошибочно относят к числу существенных условий и арендную плату. Мы солидарны с цивилистами, отстаивающими тезис, что включение арендной платы в существенные условия договора аренды транспортных средств не основано на Законе, а также — не поддерживается судами [1, стр. 24].

Немало судебных споров касается надлежащей (и исчерпывающей) индивидуализации контрагентами предмета договора, т.е. транспортного средства, передаваемого в аренду. В этом контексте напомним, что транспортное средство суть индивидуально-определенная вещь, обладающая уникальными, т.е. присущими лишь ее характеристиками, которые необходимо указать при заключении договора.

Буквальная и смысловая интерпретация ст. 606, 607 и 632 ГК РФ позволяет однозначно заключить: в договоре аренды транспортного средства контрагентам надлежит согласовать исчерпывающие сведения, дающие возможность однозначно идентифицировать объект аренды, передаваемый арендатору. То есть согласованный и заключенный сторонами текст рассматриваемого договора должен изначально включать

---

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

точное и исчерпывающе образом изложенное описание транспортного средства, подлежащего передаче в аренду.

Примечательно, что в отношении иногда суды делают определенные «послабления», признавая что между сторонами возникли фактические арендные правоотношения. Как правило, такие решения принимаются в случаях, когда объектами аренды выступают морские суда.

Также суды используют доктрину т. н. эстоппеля, придерживаясь позиции о том, что произвольное признание незаключенности договора может нарушить согласованную контрагентами волю заключить и исполнить сделку, не противоречащую закону. Главное для применения этого исключения — установить, что стороны фактически приступили к исполнению договорных обязательств [2, стр. 753].

Итак, как демонстрирует текущая практика правоприменения, при доказанности фактического исполнения договоров аренды транспортных средств, суды не всегда признают незаключенность последних, даже несмотря на ненадлежащее согласование контрагентами предмета и иных существенных договорных условий. Предлагаем законодательно закрепить это исключение в тексте ГК РФ, сформулировав норму следующим образом: «Если в ходе исполнения договора аренды транспортных средств у сторон не возникало разногласий в отношении объекта аренды, суд может признать договор заключенным, даже при условии что передаваемое имущество не определено в договоре надлежащим образом».

Немало спорных моментов касается разграничения спорных договоров, т.е. отграничения договора аренды транспортного средства от смежных и иных договорных конструкций [3, стр. 129—130]. При разрешении такого рода вопросов, суды применяют доктрину приоритета существа над формой, поскольку формальное наименование лишь в самом первом приближении может свидетельствовать о сущности договора и его месте в системе обязательственного права России.

Следующая проблема, частно возникающая в предпринимательской практике, касается вопроса о том, в каких форматах контрагентам возможно согласовать существенные условия договоров аренды транспортных средств, чтобы они были признаны надлежаще заключенными. В этом контексте напомним о письменном формате данного договора (ст. 633 ГК РФ). Но императивных требований о том чтобы ДАТС был обязательно оставлен как единый письменный документ, в законодательстве не содержится.

Исходя из изложенного выше, мы солидарны с учеными, по мнению которых существенные условия договоров аренды транспортных средств контрагентам будет вполне допустимо согласовать и в иных источниках, относимых к договору [2, стр. 754]. При этом согласование существенных условий иным образом (но в письменных форматах) не должно приводить к признанию незаключенности рассматриваемого договора.

В завершение финализируем вывод о том, что договор аренды транспортного средства является особым подвидом договора аренды, которому присущи как общие черты последнего, так и собственная специфика. К сожалению, развитие экономики, науки и производства привело к тому, что с каждым годом увеличивается количество судебных споров, связанных с арендой, несмотря на вполне ясные формулировки норм ГК РФ, в правоприменительной практике судами формулируются противоположные по своему содержанию решения. Выходом из ситуации видится более активная позиция бизнес-сообщества, которое должно действительно сотрудничать с законодателями в целях усовершенствования правовой регламентации гражданско-правового режима договора аренды транспортного средства и интенсивно внедрять наиболее передовые договорные модели в практику предпринимательской деятельности.

#### **Список источников**

1. Жук, Д. Н. Особенности договора аренды транспортного средства / Д. Н. Жук, Н. А. Журавлева // В сборнике: Акт. проблемы современного права: соотношение публичных и частных начал. — Краснодар, 2024. — С. 123-126.
2. Фрига, А. Л. Актуальные проблемы регулирования договора аренды транспортных средств / А. Л. Фрига // Флагман науки. — 2024. — № 6 (17). — С. 752—755.
3. Хлопонин, Р. С. Правовое регулирование договора аренды транспортного средства / Р. С. Хлопонин // NovaInfo.Ru. — 2024. — № 143. — С. 129—130.

**Беспалов О. М.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)\*

## **К вопросу о соотношении договора аренды транспортного средства и каршеринга**

**Аннотация.** В статье рассмотрены актуальные аспекты гражданско-правового режима договора каршеринга в его сопоставлении с договором аренды транспортного средства. Автор приходит к выводу, что главная идея каршеринга состоит в краткосрочной аренде пригодного к использованию транспортного средства. Что же касается договора аренды транспортного средства, он является особым подвидом договора аренды, которому присущи как общие черты последнего, так и собственная специфика.

**Ключевые слова:** обязательство; договор; аренда; каршеринг; транспортное средство.

---

Актуальность концептуального анализа соотношения договора аренды транспортного средства с каршерингом определяется тем, что последний является безусловной инновацией для обязательственного права России последнего десятилетия, ранее этот договор отечественному правопорядку был неизвестен.

Говоря о функционально-целевом предназначении каршеринга, прежде всего, заметим, что т. н. экономика «совместного потребления» имеет немало специфических преимуществ, как-то: доступность использования ресурса со стороны фактически неограниченной клиентуры, срочность, анонимный формат, рыночные взаимодействия, наличие юридических средств защиты для всех вовлеченных участников.

В нашей стране каршеринг востребован, главным образом, в мегаполисах и курортных зонах. Выбор сервисов отличается весьма значительным разнообразием. К примеру, в столице присутствуют полтора десятка каршеринговых фирм, включая такие крупные как *BelkaCar*, *Anytime You Drive*, *Yandex.Drive*, *Delimobil*. Что касается модельных рядов используемых автомобилей, по свидетельству Т. М. Гаврилюка и О. Ю. Ежовой, он характеризуется крайней неоднородностью — от самых дешевых марок до премиальных брендов [1, стр. 26].

Каршеринговый сервис с точки зрения частной клиентуры и перспективности бизнеса сегодня считается весьма успешным, чему способствуют, главным образом, такие триггеры как возможность значительной экономии издержек и ресурсов — ведь гражданин, арендующий машину, не несет бремени его приобретения и содержания. С точки зрения публичного интереса он позволяет повысить скорость общегородского движения, снизить транспортную нагрузку на магистрали, сократить общее число автомобилей на дорогах и парковках.

Нормативное истолкование термина каршеринга на текущий момент законодателем официально не закреплено, что стимулирует и позволяет поиск адекватного определения в научном сообществе и среди правоприменителей.

К сожалению, специальные положения о каршеринге в гражданском законодательстве отсутствуют, что провоцирует в научном сообществе и среди практикующих юристов споры и разнонаправленные трактовки, к какому договорному типу надлежит отнести эту договорную конструкцию. Не случайно суды, разрешая споры в каршеринговом сегменте рынка, из-за отсутствия в ГК РФ специальных законоположений о каршеринге, применяют по аналогии гражданско-правовые нормы об аренде транспортных средств.

---

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

Главная идея договора каршеринга состоит в краткосрочной аренде пригодного к использованию транспортного средства. Весьма гибким является форма поиска, подбора и бронирования предмета каршеринга — для этого можно воспользоваться надлежащим телефонным приложением либо непосредственно в офисе фирмы, оказывающей каршеринговые услуги. От арендатора потребуются сравнительно небольшой объем документов и сведений — паспортные данные плюс копия (скан) водительского удостоверения. При дистанционном оформлении заказа их можно прикрепить в цифровом формате.

Договорная конструкция аренды транспортного средства без экипажа на самом деле по своим основным характеристикам весьма схожа с каршерингом. Но если Закон требует от первого заключения в письменной форме в силу императивного положения ст. 643 ГК РФ, то каршеринг — как мы уже указывали ранее — возможно заключить и в иных форматах (напр., через мобильное приложение или путем регистрации на веб-сайте каршеринговой компании).

Еще одна отличительная черта рассматриваемых договоров состоит в том, что при приемке транспортного средства не требуется составлять и подписывать письменный акт приемки: клиент должен самостоятельно осмотреть транспортное средство перед эксплуатацией и подтвердить его приемку путем нажатия пуска на мобильном приложении.

К числу атрибутивных характеристик договора каршеринга принято относить нижеследующие:

- стороны договора взаимодействуют с помощью специального мобильного приложения или через сайт. Бронирование транспортного средства, его передача в аренду и возврат осуществляются без живого присутствия сторон, как подчеркивается в этом контексте И. О. Смирновым, с которым трудно не согласиться, нет необходимости оформлять документы в письменном формате (как например, при заключении договора проката) [2, стр. 52—53];

- срок аренды изначально не регламентируется, его фиксируют уже с учетом темпорального периода фактического использования транспортного средства. Справедливости ради заметим, что некоторые каршеринговые фирмы ограничивают этот срок неким максимальным пределом (например, не более 24 часов);

- оплата за аренду транспортного средства обычно взимается лишь за время фактического использования автомобиля вне зависимости от пробега, т.е. не учитывается километраж. Тариф может быть посуточным либо поминутным. Не взимается плата за ГСМ, топливо и т.п.;

- территориальные пределы пользования автомобилем фиксируются в тексте договора каршеринга. За границами зоны передвижения управлять автомобилем нельзя. Вернуть его обратно возможно лишь в этих границах; — управление арендованным автомобилем нельзя передать другому лицу. За нарушение этого запрета в договоре может быть предусмотрены гражданско-правовые санкции (напр., штраф).

Отсутствие консенсуса в доктрине и фрагментация нормативного массива провоцируют разнонаправленные подходы на практике. К примеру, по сведениям, представленным в исследовании И. И. Дракунова, В. В. Сивакова и Р. Ю. Деревягина, большинство каршеринговых фирм (например, *Yandex.Drive*, *Anytime You Drive*, *BelkaCar* и др.) используют договорную модель аренды транспортных средств без экипажа. Другие (например, *Car 5*) прибегают к договору присоединения, третьи — ориентируются на элементы проката с публичной офертой [3, стр. 168].

В завершение финализируем вывод о том, что правильная квалификация применяемой договорной конструкции чрезвычайно важно и имеет не схоластически-отвлеченный характер, но — прикладную значимость. Именно от разрешения этого вопроса будет зависеть, какие нормы должны применяться к правоотношениям сто-

рон. Что касается договора аренды транспортного средства, он является особым под-  
видом договора аренды, которому присущи как общие черты последнего, так и соб-  
ственная специфика.

#### **Список источников**

1. Гаврилюк, Т. М. Развитие и использование каршеринга в рамках единого транспортного комплекса / Т. М. Гаврилюк, О. Ю. Ежова // В сборнике: Современные экономические проблемы развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры. — Тула, 2021. — С. 25—28.
2. Смирнов, И. О. Анализ правовой природы договора каршеринга / И. О. Смирнов // Скиф. — 2021. — № 5 (57). — С. 50—54.
3. Шпилевая, А. Е. Каршеринг как отражение развития посткапиталистических отношений в рамках позднего капитализма / А. Е. Шпилевая // Вопросы полит. экономии. — 2022. — № 1. — С. 165—174.

**Бредихина Д. С.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Правовые проблемы развития конкуренции в сфере железнодорожных перевозок**

**Аннотация.** В настоящее время в сфере грузовых железнодорожных перевозок наблюдается тенденция к злоупотреблению доминирующим положением ОАО «РЖД». В данной статье выявлен ряд проблем владельца инфраструктуры сети железных дорог, которые затрудняют совершенствование технологий перевозочного процесса.

**Ключевые слова:** естественная монополия; ОАО «РЖД»; антимонопольное регулирование; грузовые железнодорожные перевозки; доминирующее положение; государственное регулирование; транспортные услуги.

---

Основным элементом общей транспортной системы Российской Федерации является железнодорожный транспорт, благодаря которому появляется возможность осуществлять перевозки грузов и населения на дальние расстояния.

ОАО «РЖД» — крупнейшая в России компания, занимающаяся железнодорожными перевозками. На долю железных магистралей на сегодняшний день приходится более 80% внутренних грузоперевозок и около 40% пассажирских перевозок.

Согласно Федеральному закону от 17 августа 1995 г. №147-ФЗ «О естественных монополиях» ОАО «РЖД» можно официально считать естественной монополией на российском рынке. Ведь на сегодняшний день ОАО «РЖД» — это единственный продавец железнодорожных перевозок.

Безусловно, существуют предприятия, которые имеют свои локомотивы и вагоны, но они либо сдают их в аренду ОАО «РЖД», либо осуществляют деятельность по грузовым перевозкам по выделенным направлениям и путям. На данный момент Правительство РФ заинтересовано во введении в данную отрасль частных компаний, которые бы оказывали транспортные услуги.

Конкуренция в сфере железнодорожных перевозок практически отсутствует, ведь вход в эту нишу практически невозможен. Это объясняется огромными затратами на строительство новой железнодорожной сети, покупку локомотивов и вагонов. Однако стоит отметить, что услуги, которые предлагает ОАО «РЖД» нельзя назвать уникальными, так как существуют альтернативные пути — воздушный, водный или автомобильный транспорт. Но все же многие предприятия свой выбор отдают в пользу железных дорог в связи с большей надежностью и безопасностью перевозки. Традиционно считали, что государственное управление — это оптимальный вариант управления железнодорожным транспортом.

В результате этого к середине XX в. железные дороги практически в каждой стране были национализированы. К концу XX в. существующий в странах железнодорожный комплекс уже был модернизирован в естественные государственные монополии. Лишь двум странам — США и Канаде — удалось сохранить доминирующую роль частной собственности в сфере железнодорожных перевозок. Исторически сложилось так, что железнодорожная инфраструктура нашей страны находилась и на сегодняшний день находится в государственной собственности.

---

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

Способы и методы государственного регулирования в области железнодорожных перевозок и железнодорожного транспорта закреплены в ст. 4 Федерального закона от 10 января 2003 г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»:

- определение политики и направления развития в области железнодорожного транспорта;
- лицензирование отдельных видов деятельности в области железнодорожного транспорта;
- регулирование правил предоставления доступа к инфраструктуре железных дорог;
- регулирование тарифов на осуществление железнодорожных перевозок.

В настоящее время государство также осуществляет финансирование проектов по модернизации и расширению инфраструктуры железной дороги. В настоящий момент, согласно данным ОАО «РЖД» осуществляется 10 проектов, благодаря которым увеличится пропускная способность некоторых железнодорожных магистралей, сократится время перевозок контейнеров и увеличится провозная способность участков.

Тем не менее, существует ряд проблем при функционировании железнодорожного транспорта как государственной монополии. К ним можно отнести:

- малый объем инвестиций, недостаточная инвестиционная привлекательность;
- недостаточное количество денежных средств для обновления капитала;
- низкие стимулы для снижения эксплуатационных расходов и повышения эффективности;
- злоупотребление монопольной властью.

Мнение исследователей и экономистов в вопросе регулирования монопольного положения на рынке железнодорожных услуг Российской Федерации разделилось. Одни считают, что решением проблемы монополизма должно стать его государственное регулирование. Другие же говорят о создании конкурентной среды на данном рынке для повышения эффективности.

Проблема монополии в России — довольно актуальная и острая проблема. Антимонопольную политику Российской Федерации осуществляет ФАС России.

Согласно Стратегии развития конкуренции и антимонопольного регулирования в Российской Федерации до 2030 года к основным направлениям политики ФАС России можно отнести:

- регулирование цен или их предельного уровня. Цены определяются либо централизованно для всей страны, либо в большинстве случаев региональными комиссиями для своих субъектов;
- Установление предельных норм рентабельности для производителей, которые контролируют более 35% рынка;
- Недопущение формирования новых монополий;
- Запрет на ограничения конкуренции со стороны власти субъектов Российской Федерации или местных властей.

В настоящее время тарифная политика на железнодорожном транспорте формируется на основе Федерального закона «О естественных монополиях», который упоминался ранее. В соответствии с данным нормативно-правовым актом обязательному регулированию со стороны государства подлежат тарифы на железнодорожные перевозки. Стоит отметить, что под данное регулирование попадает как периодическое корректирование уровня тарифов, так и «совершенствование тарифных систем, тарифообразование на федеральном и региональном уровнях».

Согласно постановлению Федеральной экономической комиссии Российской Федерации (нынешняя Федеральная служба по тарифам) от 17 июня 2003 г. тарифы на грузовые перевозки разделили на две части:

- 1) плата за использование инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД»;
- 2) плата за обслуживание и амортизацию вагонов.

Данная мера была проведена с целью стимулирования частных перевозчиков для приобретения ими собственного вагонного парка. В связи с этим можно сказать о существовании проблем в системе тарифообразования в области железнодорожных перевозок.

Например, в связи с тем, что в тарифах некоторых грузов заложен низкий процент, который идет на обслуживание и амортизацию вагонов, в настоящее время невозможно достичь приемлемых сроков по окупаемости вагонов. Между ФАС России и ОАО «РЖД» нередко возникали конфликты по поводу того, что государственная компания злоупотребляет господствующим положением на рынке, а также нарушает законодательство РФ о свободе конкуренции.

К примеру, в 2013 г. тарифы на железнодорожные перевозки достигли мировых уровней. Как следствие, многие региональные клиенты предпочли воспользоваться услугами автотранспорта при грузовых перевозках. Также ФАС России отмечает, что ОАО «РЖД» не стремится к тому, чтобы снижать издержки, оптимизировать процессы и совершенствовать свою структуру. Можно заметить, что за последние годы существенно увеличилось количество дел, которые были возбуждены против ОАО «РЖД».

Данную государственную корпорацию уже называют стабильным нарушителем, это связано с тем, что ФАС России не может применять крупные санкции против перевозчика, а многие дела решаются в пользу железнодорожной компании. Еще одной причиной можно назвать то, что законодательство в сфере железнодорожного транспорта в основном учитывает интересы лишь самой государственной компании.

По данным причинам в 2012 г. ФАС России привлекла данную компанию к ответственности, обязав к уплате штраф. Однако Арбитражный суд Москвы отменил данное постановление, объяснив его как необоснованное и незаконное, якобы ОАО «РЖД» лишь выполняет распоряжение вышестоящих государственных органов.

До 2010 г. произошла реформа в сфере организации деятельности пригородного железнодорожного транспорта. ОАО «РЖД» и субъекты РФ создали пригородные пассажирские компании (ППК). Цель данной реструктуризации — повышение эффективности работы данных компаний, а также создание их инвестиционной привлекательности.

Однако, данные изменения в структуре ОАО «РЖД» привели к проблеме недофинансирования электричек. Суть проблемы заключается в том, что после этого регионы должны были взять на себя значительную часть дополнительной финансовой нагрузки. К тому же, регионам, среди которых много регионов-реципиентов, сложно самостоятельно финансировать данную деятельность, а трансферты из федерального бюджета на данные цели пока не предусмотрены.

В связи с этим ФАС России разработала новые методики расчета тарифов на пригородные железнодорожные перевозки, ставки на аренду и обслуживание электропоездов. Данные меры должны помочь, как самим перевозчикам, так и регионам.

Эти методики разрабатывались для того, чтобы обеспечить бесперебойное функционирование пригородного железнодорожного транспорта и устойчивое развитие отрасли. Также данные методики ограничивали темпы роста тарифа, как для пассажиров, так и для владельцев инфраструктуры: теперь цена билета, стоимость аренды и эксплуатации не может расти выше уровня инфляции. В итоге объем ежегодной государственной поддержки пригородного железнодорожного транспорта достиг 45 млрд руб.

Безусловно, конкуренция в отрасли пассажирских перевозок имеет место быть, однако данную меру очень трудно реализовать. В настоящее время развитие конкуренции в данном сегменте осуществляется лишь на наиболее прибыльных направлениях, таких, например, как Москва — Санкт-Петербург — Москва.

Эффективным инструментом снижения бюджетных субсидий на пассажирские перевозки может стать создание независимых от ОАО «РЖД» перевозочных компаний.

Стоит отметить, что если на рынке пассажирских перевозок появятся новые операторы подвижного состава, то они должны будут задуматься и о социальных перевозках.

Только тогда государство сможет выбрать наиболее эффективного пассажирского перевозчика. Еще одной проблемой являются монопольно высокие ставки на полувагоны ОАО «РЖД». В связи с данной ситуацией в 2017 г. ФАС России признала данную компанию нарушителем антимонопольного законодательства. ФАС России это обосновывает тем, что Федеральная грузовая компания (ФГК) устанавливает слишком высокие ставки на полувагоны, как упоминалось ранее.

Однако суд занял сторону ОАО «РЖД», обосновав свое мнение тем, что ФГК устанавливает цены под влиянием общих рыночных тенденций, так как, например, рост цен на данном рынке зависит от баланса спроса и предложения. Несмотря на то, что цены на услуги частных операторов по предоставлению вагонов не регулируются на постоянной основе, раз в полгода проводится их мониторинг по поручению В. В. Путина.

Таким образом, в отчете Минфину России было указано то, что «текущий уровень цен на эти услуги кратно вырос, в том числе для полувагонов в 4 раза...» ФАС России дала объяснение повышению цен на железнодорожные перевозки. Это связано с тем, что более 50% вагонного парка контролируется государственными институтами, а также заинтересованными лицами, связанными в ОАО «РЖД». ФАС России было подготовлено распоряжение № 2991-р, которым была определена тарифная политика в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом на 2019—2025 годы.

Данное распоряжение было принято с целью сформировать предсказуемую долгосрочную тарифную политику в сфере железнодорожных перевозок. Один из вариантов развития событий предложил бывший глава ФАС России Игорь Артемьев. Он выдвинул идею о том, чтобы обеспечить полный выход РЖД из рынка услуг по предоставлению вагонов. Это можно осуществить двумя путями: продажа бизнеса ФГК либо сдача в аренду вагонного парка РЖД. От продажи данных активов РЖД сможет получить свыше 150 млрд руб., инвестируя это на развитие железнодорожной инфраструктуры. Данный вариант похож на опыт Великобритании.

После того, как был издан Закон о железнодорожном транспорте, Британские железные дороги перестали быть единой системой. Вместо этого была образована компания, которая владела инфраструктурой железных дорог, но не имела права эксплуатировать их. Данные функции передавались эксплуатационным компаниям, которые получали франшизы на 5—7 лет. В связи с этим были созданы два государственных органа: Ведомство по выдаче франшиз и Ведомство железнодорожного распорядителя.

Последнее отвечало за развитие конкуренции на данном рынке, предотвращение признаков монополии. Также оно занималось защитой интересов потребителей данных услуг и компаний, которые осуществляют железнодорожные перевозки. За это время Британские железные дороги были разделены на более чем 70 отдельных коммерческих компаний. И уже на первом этапе данная реформа дала свои «плоды» — финансовые показатели текущей отрасли кардинально улучшились, даже появились свободные денежные средства, которые были вложены в развитие инфраструктуры.

Однако, по мнению экономистов, данная система противоречила принципам свободного предпринимательства больше, чем обычная государственная монополия. Объяснить это можно таким образом: когда данная компания в дальнейшем не смогла найти денежных средств, она решила сократить части сети.

Сделать это можно было с помощью закрытия или продажи некоторых линий другим компаниям. Еще в 2017 г. ФАС России подготовила проект указа Президента РФ о снижении доли государства в экономике, то есть они предлагали запретить государственным компаниям покупать новые компании и настоятельно рекомендовали продавать имеющиеся.

Идея «привлечь частных инвесторов» в ОАО «РЖД» обсуждается еще с 2005 г. Если формально говорится, что данная компания государственная, то на самом деле идет тихая приватизация — из нее выделяют в отдельные компании наиболее прибыльные предприятия, а затем продают. Например, в 2019 г. был аукцион по продаже «Трансконтейнера», который был продан Сергеем Шишкареву за 60,3 млрд руб. Компания сказала, что вырученные средства пойдут на реализацию программы по развитию государственной компании.

И пример с «Трансконтейнером» не единственный, также появилась Первая грузовая компания, Федеральная пассажирская компания и ряд других, которые все были проданы. Тем не менее, многие экономисты и исследователи сделали следующий вывод: создание данных дочерних компаний привело к снижению эффективности качества перевозок, нарушению прав в связи с невозможностью исполнения обязательств по перевозке в результате отсутствия вагонов и локомотивов.

Это произошло еще и по той причине, что данным дочерним компаниям передали весь вагонный и контейнерный парк. И, несмотря на создание данных дочерних компаний, теперь монопольное положение на рынке перевозок сохраняется как за ОАО «РЖД», так и за всеми ее дочерними компаниями.

Стоит отметить, что у дочерних компаний льготное и преимущественное положение на рынке по сравнению с какими-нибудь небольшими частными предприятиями. Многие экономисты говорят о том, что время для приватизации железнодорожных активов уже давно пришло. Это объясняется рядом причин. Во-первых, сравнивая наши тарифы с европейскими, можно сделать вывод о том, что выручка на одного занятого оказалась ниже в 7,7 раз. Во-вторых, среди развитых стран доля контейнерных перевозок в России также остается одной из самых низких. Как следствие, железнодорожный тариф на контейнерные перевозки может конкурировать только там, где у железных дорог нет альтернативы.

Одним из способов решения данной проблемы ученые видят следующее: РЖД владеет железнодорожными путями, а также тем, что обеспечивает движение — от электроснабжения до железнодорожных вокзалов. Все активы — вагоны, локомотивы, склады и терминалы — должны быть проданы. Таким образом, перевозчики сами будут определять тарифы, ставки на аренду и обслуживание.

Тогда железная дорога сможет получать доходы, которые позволят расширить сеть, обновить инфраструктуру и пр. Однако генеральный директор ОАО «РЖД» в течение всей своей карьеры против приватизации государственной компании, так как, по его мнению, данный процесс скорее приведет к появлению новых непрогнозируемых проблем, чем к какому-то положительному экономическому результату.

К тому же, он отмечает, что РЖД выполняет не только транспортную, но и социальную, поддерживающую функции». Стоит отметить, что более привлекательны для приватизации только более прибыльные предприятия, в связи с этим, убыточные и долго окупающиеся активы останутся в собственности государства.

На основании того, что у государственной компании большое количество дочерних компаний, стоит принять меры по более продуктивному сотрудничеству с ними для извлечения максимальной выгоды. Стоит модернизировать ОАО «РЖД», например, привлекать в компанию молодых специалистов, модернизировать ассортимент предлагаемых услуг, как по грузовой, так и по пассажирской перевозке.

Также недавно ФАС России предложила еще одну меру с естественными монополиями — частичное регулирование тарифов на предоставление доступа к их инфраструктуре. Другими словами, ФАС России предложила установить единый и закрытый перечень затрат, которые естественные монополии смогут включать в стоимость услуги по предоставлению доступа к своей инфраструктуре. Стоит отметить, что данные тарифы

должны быть на том уровне, который обеспечит компенсацию экономически обоснованных затрат и необходимой прибыли.

Если же применить данную меру к ОАО «РЖД», то речь пойдет о тарифах, связанных с организацией перевозчиками пробега по инфраструктуре РЖД поезда, состоящего из единиц подвижного состава или же локомотива в одиночном следовании. Данные услуги осуществляются на путях необщего пользования.

С апреля 2016 г. ФАС России ввела нововведение — теперь участники рынка не позднее, чем за 15 дней должны предупреждать антимонопольную службу о своем намерении поднять цены на предоставление вагона более чем на 7,5%. ФАС России приняла данные меры для того, чтобы минимизировать риски недобросовестной конкуренции.

Также это способствует недопущению злоупотребления доминирующим положением на рынке по предоставлению грузовых вагонов под перевозку железнодорожным транспортом и необоснованному росту цен. Профессор кафедры «Эксплуатации железных дорог» РОАТ МИИТ С. Ю. Елисеев считает, что такое решение ФАС России поможет устранить на рынке мелких и неэффективных операторов подвижного состава. К тому же, по его мнению, это будет способствовать сохранению на рынке оптимального количества эффективных перевозчиков, которые, соответственно, будут конкурировать между собой.

В свою очередь глава Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) А. В. Соболев высказался против данного решения ФАС России. Он считает, что результатом объединения операторов на рынке железнодорожных перевозок будет то, что крупные «игроки» рынка уничтожат друг друга. И в конечном итоге в сфере грузовых железнодорожных перевозок останется один перевозчик-монополист.

Также он отмечает тот факт, что попытки государства повлиять на рост цен в данной сфере не приведут к положительным результатам. А. В. Соболев аргументирует это тем, что в сегменте оперирования существует более 6 тысяч вариантов цен, которые зависят от многих факторов. Например, от маршрута, типа подвижного состава, сроков погрузки и выгрузки и пр. Если же государство хочет ввести стандарты в сфере операторских услуг, то необходимо создать единую методику расчетов.

А. Калачев считает, что объединение операторов на рынке — вполне ожидаемый и объяснимый процесс. Ведь небольшие предприятия, оказывающие данные услуги, постепенно уходят с рынка из-за влияния различных факторов. К ним можно отнести высокие издержки, неконкурентные цены, небольшая эффективность работы, отсутствие регулирования законодательства в данной сфере [8].

Еще одной мерой борьбы с монополистической властью ОАО «РЖД» предлагалось допустить на сеть железных дорог частных перевозчиков, владельцев грузовых локомотивов [9].

Данный вариант предлагало Правительство РФ с целью снизить затраты компании, нагрузку на инфраструктуру. Другими словами, предлагалось фактически отменить монопольное положение ОАО «РЖД» и разрешить частным предприятиям использовать свои локомотивы на немассовых маршрутах.

Однако Минтранс России выступил против данной меры, объясняя это тем, что частные операторы будут дублировать существующую производственную и эксплуатационную базу. А это, в свою очередь, приведет к снижению эффективности использования инфраструктуры железнодорожного транспорта. Со стороны бизнеса несколько раз поступала инициатива провести эксперимент — на отдельных железнодорожных участках разрешить работу частных локомотивов.

Данные меры продемонстрировали бы эффективность такого рода перевозок, а также бы доказали качество обслуживания пользователей. А высвободившиеся локо-

мотивы ОАО «РЖД» могли бы задействовать для перевозки дополнительных грузов, увеличив доход компании. Можно сказать, что выпуск частных локомотивов на магистрали поможет повысить качество обслуживания грузоотправителей и доступность услуг по перевозке, а также снизить нагрузку на инфраструктуру.

Но все эти меры могут привести к тому, что ОАО «РЖД» перестанут быть монополией, а также понесут серьезные убытки, например, двукратное падение грузооборота. Многие исследователи и экономисты считают, что монополия — это единственный, правильный и самый эффективный способ управления системой железнодорожных перевозок. И если ОАО «РЖД» лишит локомотивов, выпустить на сеть частные, то появятся сотни мелких монополистов, которые будут думать только о собственной прибыли в ущерб пассажирам и грузоотправителям.

Но, по нашему мнению, разрешить данную ситуацию можно с помощью согласования позиции ОАО «РЖД» и владельцев частных локомотивов. Ведь сама компания не имеет достаточного средств и достаточного количества тягового подвижного состава для замены локомотивов [URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/78>].

ОАО «РЖД» действительно является монополией в Российской Федерации, но вопрос о поддержании монопольной власти на рынке остается открытым на федеральном уровне. Однако мы видим, что на текущий момент на рынке все еще нарушается антимонопольное законодательство РФ, что говорит о необходимости дальнейшего совершенствования норм законодательства о конкуренции и естественных монополиях.

По мнению многих ученых, конкуренция — это главный инструмент для сдерживания монопольной власти ОАО «РЖД». Это можно осуществить путем облегчения вхождения на рынок частных компаний. К тому же, антимонопольное регулирование Российской Федерации призвано пресекать и ограничивать монополистическую деятельность.

**Быстрицкий А. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Особенности правового регулирования перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом**

**Аннотация.** Перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом является одной из наиболее значимых и одновременно сложных сфер логистики. Этот вид транспортировки связан с высоким уровнем риска для здоровья людей, окружающей среды и объектов инфраструктуры. В Российской Федерации данная деятельность регламентируется обширной нормативно-правовой базой, включающей как национальные, так и международные акты. Тем не менее возникает множество проблем, таких как фрагментарность регулирования, несогласованность с международными стандартами и недостаточная цифровизация. В настоящей статье анализируются ключевые аспекты российского законодательства, определяются основные проблемы и предлагаются пути их решения.

**Ключевые слова:** перевозка опасных грузов; железнодорожный транспорт; правовое регулирование; цифровизация; транспортная документация; участники перевозочного процесса.

---

Перевозки опасных грузов играют ключевую роль в экономике и обеспечении функционирования многих отраслей промышленности. Такие грузы включают вещества и материалы, которые могут представлять опасность для здоровья людей, окружающей среды и инфраструктуры при неправильной транспортировке или возникновении чрезвычайных ситуаций. Это могут быть химические вещества, радиоактивные материалы, горючие и взрывоопасные вещества, а также ядовитые и токсичные жидкости.

Исторические основы правового регулирования перевозок опасных грузов на территории России берут свое начало с XIX в., когда железнодорожный транспорт только начинал развиваться. Появление первых железнодорожных линий в стране потребовало создания базовых правил эксплуатации, включая нормы, регулирующие перевозку грузов с повышенной опасностью. Первые упоминания о необходимости строгого контроля за транспортировкой таких грузов появились в Уставе железных дорог Российской империи 1865 г., который предусматривал основные принципы безопасности перевозок и ответственности за несчастные случаи.

В период начала XX в., с активным развитием химической промышленности и увеличением объемов транспортировки горючих и взрывоопасных веществ, нормативные акты стали более детализированными. Появились специальные инструкции для перевозки опасных грузов, которые включали требования к упаковке, маркировке и порядку обращения с опасными веществами. Например, особое внимание уделялось перевозке нефтепродуктов и взрывчатых веществ, активно использовавшихся в промышленности и военном деле.

После Октябрьской революции 1917 г. и создания СССР транспортная система, включая перевозки опасных грузов, была национализирована. В этот период началось централизованное регулирование всех аспектов железнодорожного транспорта, включая перевозку опасных веществ. В 1930-х гг. были утверждены первые стандартизированные правила перевозки опасных грузов, которые предусматривали строгий кон-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

троль за состоянием подвижного состава и соблюдением мер предосторожности. Эти правила стали прообразом современных нормативных актов.

В послевоенные годы, с 1950-х по 1970-е гг., правовое регулирование перевозок опасных грузов продолжило развиваться в ответ на рост химической и нефтяной промышленности. В этот период были разработаны специализированные инструкции, регулирующие перевозку конкретных видов опасных грузов, включая радиоактивные материалы, горючие жидкости и сжиженные газы. Важным шагом стало внедрение унифицированной системы классификации опасных грузов и стандартизации транспортной документации.

С принятием нового законодательства в конце XX в., после распада СССР, Российская Федерация начала адаптацию нормативной базы к международным стандартам. В 1996 г. Россия ратифицировала Конвенцию о международных железнодорожных перевозках (COTIF), что позволило применять международные правила *RID* в национальной практике. Это стало значительным шагом к унификации правового регулирования перевозок опасных грузов, особенно в условиях транзитных и экспортных операций.

Правовое регулирование перевозок опасных грузов в России базируется на сочетании национальных и международных нормативно-правовых актов, что обеспечивает многоуровневую систему контроля. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» является основополагающим документом, устанавливающим общие принципы перевозочной деятельности. В нем прописаны обязанности участников транспортного процесса, порядок заключения договоров перевозки, а также меры ответственности за нарушение норм безопасности. Вопросы промышленной безопасности регулируются Федеральным законом от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов». Этот Закон устанавливает обязательные требования для перевозки опасных веществ и классифицирует опасные производственные объекты, что актуально при транспортировке химических, радиоактивных и других опасных грузов.

Важную роль в регламентации перевозок играют Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам Российской Федерации (ПОГ РЖД). Данный нормативный акт детализирует порядок транспортировки, включая классификацию опасных веществ, требования к упаковке и маркировке, оформление документации, а также условия допуска грузов к перевозке. Он основывается на положениях международного соглашения *RID*, являющегося частью Конвенции о международных железнодорожных перевозках (COTIF). *RID* включает стандарты безопасности, требования к упаковке, маркировке и документированию, что особенно важно для международных и транзитных перевозок.

Несмотря на существующую правовую базу, в этой области сохраняется ряд проблем. Во-первых, национальное законодательство остается фрагментарным. Нормы, регулирующие перевозку опасных грузов, распределены между различными документами, что затрудняет их применение. Например, требования Устава железнодорожного транспорта дублируются или противоречат положениям других нормативных актов, таких как ПОГ РЖД или технические регламенты [1].

Во-вторых, существует недостаточная гармонизация российского законодательства с международными стандартами. Несмотря на ратификацию соглашения *RID*, некоторые аспекты, такие как классификация грузов и требования к их транспортировке, до сих пор не приведены в соответствие с международными нормами [2]. Это создает дополнительные сложности для экспортеров и транзитных перевозок.

Контроль со стороны государственных органов часто остается недостаточно эффективным. Это проявляется в случаях нарушения норм безопасности, отсутствии сертификации упаковки, неправильной маркировки и некачественного технического обслуживания подвижного состава [1].

Процесс цифровизации в этой сфере развивается медленно. Традиционные методы оформления документации и контроля перевозок часто приводят к ошибкам и задержкам [4]. Недостаток современных цифровых систем также снижает прозрачность и эффективность процессов.

Многие участники перевозочного процесса недостаточно осведомлены о требованиях законодательства. Это особенно актуально для грузоотправителей и операторов подвижного состава, которые могут допускать ошибки в оформлении документов и соблюдении норм безопасности [3].

Для решения данных проблем необходимо предпринять комплексные меры. Важным шагом является создание единого нормативного акта, который объединит все положения, касающиеся перевозки опасных грузов [1]. Это позволит устранить дублирование и противоречия, а также упростить применение законодательства.

Кроме того, следует ускорить гармонизацию российского законодательства с международными стандартами, регулярно обновляя национальные нормативные акты в соответствии с изменениями RID [2]. Внедрение цифровых технологий, таких как автоматизированные системы мониторинга и электронный документооборот, повысит прозрачность и оперативность перевозочного процесса [4].

Для повышения уровня компетенции участников перевозочного процесса необходимо ввести обязательные образовательные программы, охватывающие не только основные положения законодательства, но и новые технологические решения. Важным направлением является также усиление государственного контроля. Увеличение числа внеплановых проверок, внедрение современных методов диагностики подвижного состава и ужесточение санкций за нарушения помогут повысить общий уровень безопасности [www.mintrans.ru].

Дополнительно требуется модернизация инфраструктуры, включая реконструкцию станций, обслуживающих опасные грузы, и обновление парка железнодорожных вагонов, что позволит снизить риски аварий и повысить надежность перевозок [3; 4].

Таким образом, системный подход к совершенствованию правового регулирования перевозок опасных грузов, включающий обновление законодательства, цифровизацию процессов, образовательные инициативы и модернизацию инфраструктуры, позволит минимизировать риски и повысить эффективность транспортной системы в России.

#### **Список источников**

1. Иванов, А. Ю. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации / А. Ю. Иванов, С. В. Петров. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.
2. Петров, С. В. Обеспечение безопасности перевозок опасных грузов: проблемы и пути их решения. — Санкт-Петербург : Наука, 2022.
3. Гусев, И. В. Правовые основы регулирования перевозок опасных грузов в Российской Федерации // Транспортное право. — 2021.
4. Козлов, Д. А. Цифровизация транспортного процесса: новые возможности для железнодорожной логистики // Транспорт и логистика. — 2023.

**Гезалян Н. Р.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

### **Особенности выявления правонарушений, совершаемых в сфере торговли**

**Аннотация.** Важным этапом производства по делу об административном правонарушении является выявление факта нарушения норм, стандартов и правил, действующих в сфере торговли. Обнаружение признаков административного правонарушения является основанием для составления административного протокола и осуществления последовательных действий в рамках стадий и этапов привлечения виновных лиц к административной ответственности. В настоящей статье проводится анализ процедуры и субъектов выявления правонарушений в сфере торговли, вносятся предложения, направленные на повышение эффективности данной деятельности.

**Ключевые слова:** административная ответственность; права потребителей; общественный контроль; реагирование.

---

В тексте КоАП РФ неоднократно встречается термин «выявление», однако его содержание не раскрывается. По смыслу административно-правовых норм, выявление — это непосредственное обнаружение поведения, квалифицируемого как противоправное.

Выявление факта административного правонарушения может реализовываться в следующих формах:

- непосредственное обнаружение должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях, достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения;

- поступившие из правоохранительных органов, а также из других государственных органов, органов местного самоуправления, от общественных объединений материалы, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения;

- сообщения и заявления физических и юридических лиц, сообщения в средствах массовой информации, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения.

Большинство правонарушений в сфере торговли выявляется непосредственно должностными лицами органов, наделенных соответствующими контрольно-надзорными полномочиями.

Например, прокурор, осуществляя проверку юридического лица, осуществляющего фармацевтическую деятельность, выявил ряд грубых нарушений в части хранения лекарственных препаратов. В частности, отдельные виды лекарств хранились с истекшим сроком годности и не были утилизированы. Также общество не выполнило требования по наличию минимального ассортимента лекарственных препаратов, необходимых для оказания медицинской помощи.

Данные нарушения были квалифицированы прокурором как административное правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 14.1 КоАП РФ. Суд подтвердил обоснованность квалификации, что стало основанием для привлечения юридического лица к административной ответственности по указанной норме [Обзор судебной практики «О некоторых вопросах, возникающих при рассмотрении арбитражными судами дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 14 Кодекса Россий-

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Т. С. Эфендиев.**

ской Федерации об административных правонарушениях: утвержден Президиумом Верховного Суда РФ 6 декабря 2017 г.].

Выявление факта административного правонарушения, совершенного в сфере торговли, возможно и путем изучения обращений, заявлений, иных документов и материалов, поступающих в контрольно-надзорные органы. Требования к обращениям, указывающим на факт административного правонарушения, могут устанавливаться отраслевыми федеральными законами, ведомственными нормативными актами органов, реализующих контрольно-надзорные полномочия в сфере торговли.

Например, порядок рассмотрения обращений о фактах нарушений антимонопольного законодательства строго регламентируется Федеральным законом от 26 июля 2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции». В ст. 44 указанного Закона содержатся требования к обращению, направляемому в антимонопольный орган, соблюдение которых обязательно для заявителя. В частности, необходимо обеспечить:

1) реквизиты заявителя: для физического лица — фамилия, имя и отчество, а также адрес места жительства. Для юридического лица — полное наименование, иные необходимые реквизиты, позволяющие идентифицировать организацию, а также место нахождения юридического лица;

2) сведения о субъекте, в действиях которого усматривается состав административного правонарушения;

3) описание состава административного правонарушения, выделение его ключевых признаков, свидетельствующих о наличии правонарушения;

4) изложение требований, с которыми обращается податель жалобы: например, пресечь противоправные действия; восстановить нарушенные права и обеспечить законные интересы заявителя или третьих лиц; привлечь виновное лицо к юридической ответственности и т.д.;

5) перечисление документов, подтверждающих совершение административного правонарушения и прилагаемых к обращению, в том числе — фото, видеоматериалов, аудиозаписей.

В случае отсутствия сведений и (или) документов, подтверждающих факт совершения правонарушения, заявление остается без рассмотрения, о чем уведомляется лицо, обратившееся в антимонопольный орган.

Значительная часть правонарушений в сфере торговли выявляется также представителями общественных организаций, действующих в рамках общественного контроля за соблюдением правил торговли. Общественный контроль имеет ряд отличий от контрольно-надзорной деятельности, осуществляемой органами государственной или муниципальной власти.

Во-первых, представители общественного контроля не являются должностными лицами и работниками правоохранительных, контрольных и надзорных органов. Между тем, контролирующие лица обязаны иметь при себе удостоверение общественной организации, а также направление или поручение на проведении проверки, скрепленное подписью руководителя организации и печатью юридического лица.

Во-вторых, при проведении общественного контроля представители данного института обладают правами потребителя. Превышение данных прав, например, требование предоставить доступ в служебное помещение или оплатить штраф, является неправомерным.

В любом случае, представители общественного контроля также являются субъектами выявления правонарушений в сфере торговли, таких как обман потребителей; нарушение порядка ценообразования; продажа несовершеннолетним алкогольной или табачной продукции.

Сразу же после выявления факта совершения административного правонарушения составляется административный протокол. Если же требуется дополнительное выяс-

нение обстоятельств дела, в том числе данных о личности или сведений о лице, допустившем нарушение в сфере торговли, протокол составляется в течение двух суток с момента выявления правонарушения.

**Глушков В. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Международно-правовые проблемы ареста и задержания морских судов**

**Аннотация.** Статья посвящена исследованию международно-правовых аспектов ареста и задержания морских судов, включая анализ правовых механизмов и процедур, регулирующих арест судов в международных водах, исключительных экономических зонах и территориальных водах. Целью исследования является выявление основных юридических проблем, возникающих при применении международных норм в сфере ареста судов, а также анализ конфликтов между национальными и международными юрисдикциями. В работе исследуются положения международных конвенций, включая Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., а также судебная практика и конкретные случаи ареста судов. Научная новизна заключается в комплексном подходе к исследованию правомерности ареста судов с учетом прав судовладельцев, а также юридических и практических проблем, возникающих в связи с этим. Результаты работы могут быть полезны для совершенствования правовых механизмов в сфере морского судоходства, улучшения правозащитных стандартов и выработки рекомендаций по устранению правовых конфликтов в процессе ареста судов.

**Ключевые слова:** арест судов; международное право; морская юрисдикция; правовая защита судовладельцев; международные конвенции; судебная практика; юрисдикционные конфликты.

---

Арест и задержание морских судов играют важную роль в международном праве, обеспечивая соблюдение множества юридических норм, от охраны морской среды до борьбы с международными преступлениями, такими как незаконная рыбалка и пиратство. Однако в этой сфере существует целый ряд международно-правовых проблем, включая вопросы юрисдикции, правомерности вмешательства в деятельность судов, а также защиты прав судовладельцев. Особенно это актуально в контексте растущей глобализации морской торговли, когда судоходство охватывает не только территориальные воды отдельных стран, но и международные воды, где проблемы ареста судов становятся особенно сложными.

Международное право в этой области в основном базируется на Конвенции ООН по морскому праву, принятой в 1982 г., а также на других международных соглашениях, таких как Конвенция о предотвращении загрязнения морской среды 1973 г. (МАРПОЛ). Однако несмотря на наличие четких правовых норм, проблемы юрисдикции и правовых конфликтов между государствами продолжают оставаться актуальными. Введение в рассмотрение вопросов правомерности и процедуры ареста судов в международных водах и исключительных экономических зонах требует комплексного подхода, который бы учитывал как правовые нормы, так и практическое применение этих норм в различных юрисдикциях.

Целью данной работы является анализ международных правовых механизмов, регулирующих арест и задержание морских судов, а также выявление правовых и практических проблем, связанных с этими процедурами. Задачи работы включают анализ ключевых международных документов, таких как Конвенция ООН по морскому праву, а также судебной практики, демонстрирующей реальные проблемы и конфликтные си-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

туации, возникающие в ходе ареста судов. В представленной научной работе используются такие методы исследования, как: анализ международных правовых актов; сравнительный анализ и юридический анализ судебной практики. Данные методы позволяют определить правовую основу и критерии, на которых основывается практика ареста.

В международном праве основное регулирование ареста судов осуществляется через Конвенцию ООН по морскому праву, которая предоставляет государства право арестовывать суда, нарушающие их законы, в том числе в исключительных экономических зонах (далее — ИЭЗ) и территориальных водах. Однако, правомерность ареста судов в международных водах, где не действует суверенитет какого-либо государства, остается спорным вопросом. Статья 92 Конвенции закрепляет принцип флага, который означает, что судно подлежит юрисдикции государства, флаг которого оно несет. Однако в международных водах для ареста необходимо соблюдение дополнительных условий, таких как угроза международной безопасности или нарушение международных экологических стандартов.

Проблемы возникают, когда судно нарушает национальные законы государства, но находится в международных водах. В таких случаях возникает конфликт юрисдикций, и вопрос правомерности ареста судна может быть оспорен.

Юрисдикционные конфликты — одна из основных проблем в практике ареста судов. Когда судно, зарегистрированное в одном государстве, нарушает законы другого, возникают вопросы о правомерности вмешательства третьего государства в арест. Например, если судно нарушает экологические стандарты в ИЭЗ другого государства, возникает вопрос, можно ли осуществлять арест, если судно нарушает лишь частичные нормы. Суды международного арбитража и трибуналы по морскому праву зачастую имеют дело с такими конфликтами, что создает дополнительные трудности при реализации процедур ареста судов.

Практика ареста судов также сталкивается с проблемой защиты прав судовладельцев. В случае ареста судна, владельцу приходится сталкиваться с длительными судебными разбирательствами, что влечет за собой значительные финансовые и репутационные потери. Проблемы защиты прав судовладельцев становятся особенно актуальными в случаях, когда арест производится на основании экологических нарушений или за нарушения международных норм. Например, если судно арестовано за загрязнение моря, владельцу может быть сложно доказать отсутствие вины или несоразмерность применяемых санкций.

Рассмотрим несколько конкретных примеров из судебной практики, касающихся ареста морских судов и связанных с ними юрисдикционных вопросов:

1. Дело «*The M/V “Saiga”*» (No. 2) Case<sup>1</sup>. В 1997 г. танкер «*Saiga*» был арестован Гвинеей за незаконную рыбалку в ее исключительной экономической зоне. Судно подало жалобу в Международный трибунал по морскому праву. Трибунал постановил, что действия Гвинеей были неправомерными, поскольку она не предоставила достаточные доказательства нарушения. Это дело стало прецедентом для определения границ юрисдикции в вопросах ареста судов в ИЭЗ.

2. Дело «*M/V “Louisa”*»<sup>2</sup>. В этом деле судно было арестовано за загрязнение моря в исключительной экономической зоне. Владельцы оспаривали арест, ссылаясь на недостаток оснований. Суд признал, что для ареста необходимы четкие доказательства угрозы для морской среды. Дело подчеркнуло важность соблюдения международных норм.

---

<sup>1</sup> <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-2/>

<sup>2</sup> <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-24/>

3. Дело «*The Hoshinmaru*»<sup>1</sup>. Судно было арестовано Японией за нарушение правил рыболовства в водах страны. Владельцы утверждали, что арест был произвольным. Суд подтвердил правомерность ареста, основываясь на нарушении местных законов, но рекомендовал более четкие процедуры для минимизации споров.

4. Дело «*The "Vessel" case (Republic of Ghana v. Republic of Ivory Coast)*»<sup>2</sup>. Дело касалось ареста судна за нарушение морских границ между Ганой и Кот-д'Ивуаром. Обе стороны утверждали о правомерности своих действий. Международный суд постановил, что арест был допустим только при соблюдении международных норм. Это дело также подчеркивает необходимость уважения прав владельцев судов.

Эти примеры показывают, как юрисдикционные конфликты и неопределенность правовых норм могут влиять на практику ареста судов. Каждый случай уникален, и решения судов подчеркивают важность четкого понимания международных норм и прав, как государств, так и судовладельцев.

На основе проведенного исследования и полученных выводов можно сформулировать следующие предложения по совершенствованию нормативных правовых актов.

- Уточнение международных норм. Разработать и внедрить более четкие и детализированные международные нормы, касающиеся ареста судов, включая конкретизацию условий, при которых арест может быть осуществлен в международных водах и ИЭЗ. Это поможет избежать правовых коллизий и повысит правоприменение.
- Стандартизация национального законодательства. Рекомендовать государствам-участникам привести свое национальное законодательство в соответствие с международными стандартами, обеспечив единый подход к аресту судов и исключив возможные противоречия.
- Упрощение процедур ареста. Создать стандартизированные процедуры для ареста судов, включая установление четких сроков для рассмотрения дел о правомерности ареста. Это снизит финансовые и репутационные потери для судовладельцев.
- Укрепление правовой защиты судовладельцев. Ввести механизмы, позволяющие судовладельцам оперативно защищать свои права в случае ареста судна, включая возможность подачи предварительных исков и скорого рассмотрения дел в международных судах.
- Улучшение взаимодействия между государствами. Разработать и внедрить международные соглашения, способствующие более эффективному сотрудничеству между государствами в вопросах ареста судов, включая обмен информацией и лучшими практиками.
- Обучение и подготовка судей и правозащитников. Организовать программы обучения для судей и правозащитников по вопросам международного морского права, чтобы повысить их компетенцию в вопросах ареста судов и защиты прав судовладельцев.
- Создание мониторинговых механизмов. Установить международные механизмы мониторинга и оценки практики ареста судов для выявления проблем и конфликтов, а также разработки рекомендаций по их устранению.
- Разработка стандартов по экологическим нормам. Создать международные стандарты, касающиеся экологических норм и требований, чтобы обеспечить единый подход к аресту судов за экологические нарушения и защитить права судовладельцев.

Эти предложения направлены на создание более прозрачной и справедливой правовой среды в сфере морского судоходства, что в свою очередь будет способствовать улучшению международного сотрудничества и защите прав судовладельцев

---

<sup>1</sup> <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-10/>

<sup>2</sup> <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-23/>

Исследование показывает, что в международном праве существуют определенные проблемы, связанные с правомерностью ареста судов, особенно в международных водах и исключительных экономических зонах. Конфликты юрисдикций, неопределенность прав судовладельцев и недостаточная регламентация ареста судов в некоторых ситуациях приводят к значительным юридическим проблемам.

Для решения этих проблем необходимо укрепление правовой базы, улучшение взаимодействия между государствами и международными судовыми органами, а также выработка более четких и прозрачных процедур ареста судов, что повысит правовую защищенность судовладельцев и улучшит международное сотрудничество в морской области. В дальнейшем важно развивать судебную практику и совершенствовать международные соглашения в сфере ареста судов, чтобы обеспечить эффективное и справедливое правовое регулирование.

Гусихина Е. С.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Актуальные вопросы исполнения и расторжения кредитных обязательств**

**Аннотация.** В последнее время в судах существенно увеличилось количество исков, направленных на защиту интересов заемщика в кредитных правоотношениях. Поэтому проблемы, возникающие в сфере правового регулирования вопросов исполнения и расторжения кредитных договоров, требуют дополнительного анализа, а также теоретической проработки и переосмысления. В работе проводится анализ практического применения условий кредитных договоров, на примерах судебной практики выявляются конкретные проблемы, с которыми сталкиваются субъекты кредитных обязательств при реализации кредитных правоотношений, рассматриваются вопросы применения ответственности за нарушение условий договора, прорабатываются пути дальнейшего развития законодательства, регламентирующего данные правоотношения.

**Ключевые слова:** кредитор; заемщик; кредитный договор; гражданское законодательство; финансовая ответственность; исполнение кредитного обязательства; содержание договора; права и обязанности контрагентов; возврат кредита; обеспечение кредита.

---

В последнее время, в связи со значительным ростом потребительского кредитования и несовершенством оценки кредитоспособности заемщика (скорринга), банки, благодаря большому количеству выданных кредитов как юридическим, так и физическим лицам, во многом увеличили свои активы.

Но в противовес этой положительной стороне кредитования существует и отрицательная — банки все чаще сталкиваются с проблемами несвоевременного погашения задолженности или невозвратом кредитов.

Снижение ликвидности банковской системы и рост неплатежей по кредитам привели к замедлению кредитования, что замыкает порочный круг развития и нарастания кризиса. Спецификой банков является осуществление деятельности по размещению средств преимущественно за счет привлеченных ресурсов. Невозврат кредитов, особенно крупных, может привести банк к банкротству.

При анализе практического применения условий кредитных договоров следует обратить внимание на несколько ключевых аспектов:

Важно понимать, как заемщик и кредитор должны исполнять свои обязательства, какие сроки и условия применяются, а также как определяется момент исполнения обязательств. Нередко возникают споры о том, была ли исполнена сумма кредита, а также были ли соблюдены условия возврата.

Договор может быть расторгнут как по инициативе кредитора, так и по инициативе заемщика. Однако, в некоторых случаях, процедура расторжения может быть осложнена различными юридическими фактами, например, неплатежеспособностью одной из сторон, что требует научного и практического осмысления.

Ответственность за нарушение условий договора: Важно определить, какие последствия влекут за собой нарушения условий кредитного договора. Это может включать в себя как финансовую, так и юридическую ответственность, как для заемщика, так и для кредитора.

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

Особенности обеспечения кредита: Договоры часто содержат условия о гарантиях и залогах, которые должны защищать интересы кредитора. Важно проанализировать, как именно следует реализовывать эти механизмы в случае исполнения или расторжения договора.

Правовые изменения и реформа законодательства: Реальность требует от законодателей оперативного реагирования на изменения в кредитной сфере. Должно проводиться регулярное обновление законодательства, которое будет учитывать возникающие проблемы и обеспечивать защиту прав всех участников кредитных отношений.

В заключение, расторжение и исполнение кредитных обязательств — это сложный и многоуровневый процесс, который требует внимательного анализа и обоснованного подхода как со стороны заемщиков, так и кредиторов. Нарастающие споры и судебные дела в этой области подчеркивают необходимость более детального изучения существующих законодательных норм и их практического применения. Ученые, практики и законодатели должны сотрудничать для разработки эффективных решений, направленных на улучшение правового регулирования кредитных обязательств, защиты прав дебиторов, а также на минимизацию рисков для кредиторов, что позволит обеспечить защиту прав всех участников кредитных отношений и адаптацию условий сделок к текущей экономической ситуации [1, стр. 79—83].

Практика разрешения споров: Важным аспектом является необходимость создания эффективной системы разрешения споров, возникающих из кредитных правоотношений. Это включает в себя как судебные, так и внесудебные методы, которые могут облегчить процесс разрешения конфликтов. Альтернативные способы разрешения споров (например, медиация) становятся все более популярными и могут способствовать снижению нагрузки на судебную систему.

Информирование заемщиков: Одной из проблем, с которой сталкиваются заемщики, является недостаточное информирование о своих правах и обязанностях. В современных условиях важно, чтобы кредитные организации предоставляли полную и понятную информацию о всех условиях кредитования, включая процентные ставки, комиссии и возможные риски, связанные с заемом. Прозрачность взаимодействия с клиентами способствует формированию доверительных отношений и снижению вероятности возникновения споров.

Роль регуляторов: Государственные органы и регулирующие структуры играют важную роль в контроле за соблюдением прав заемщиков и кредиторов. Существуют различные механизмы, позволяющие правительству вмешиваться в практику кредитования, оказавшись под угрозой массового нарушения прав потребителей. Это может включать в себя как выявление недобросовестных практик, так и введение санкций для кредитных организаций, которые нарушают законодательство.

Психология заемщика: Нельзя игнорировать и психологические аспекты кредитования. Понимание того, как заемщики воспринимают условия кредитования, может помочь кредитным учреждениям более эффективно взаимодействовать с клиентами и предлагать им приемлемые условия, снижающие риск *defaults*.

Технологические изменения: Автоматизация и внедрение новых технологий в процесс кредитования (например, использование искусственного интеллекта и биг-дата для оценки кредитоспособности) также оказывают значительное влияние на кредитные правоотношения. Эти изменения могут как упростить процесс кредитования, так и привести к новым проблемам, связанным с защитой персональных данных и прав потребителей.

Таким образом, анализ современных кредитных правоотношений требует комплексного подхода с учетом всех перечисленных факторов. Необходимо регулярное изучение практики и правовых аспектов с целью снижения рисков для всех участников процесса. Важно не только строить правовую базу, но и осуществлять просветитель-

скую деятельность, направленную на увеличение финансовой грамотности населения, что, в конечном итоге, повысит устойчивость всей финансовой системы [2, стр. 35—48].

По мнению С. К. Соломина, с экономической точки зрения любое товарно-денежное отношение, будь то: продажа товара, оказание услуги, выполнение работы или предоставление банковского кредита, сопряжено с движением стоимости от одного субъекта к другому. Форма же определяет те рамки, в которых такое движение возможно. Так, движение стоимости от продавца товара к его покупателю и обратно посредством передачи товара с его оплатой опосредуется категорией купля-продажа, которая и выступает единственно возможной формой такого движения. Для предоставления денежной суммы в пользование с последующим ее возвратом характерна форма либо банковского кредита, либо кредита. Последний, включая и банковский кредит, предполагает возможность выступления в качестве займодавца весьма широкого круга лиц.

Что же касается термина «движение», то в рамках банковского кредита он означает передачу (перечисление) суммы денежных средств от банка к заемщику и последующий ее возврат с уплатой процентов годовых. Учитывая тот факт, что банковское кредитование, как правило, осуществляется за счет привлеченных денежных средств, необходимо говорить о возврате определенного размера стоимости первоначальному звену в цепи ее движения, а именно собственнику денежных средств (вкладчику).

По кредитному договору банк или иная кредитная организация (кредитор) обязуются предоставить денежные средства (кредит) заемщику в размере и на условиях, предусмотренных договором, а заемщик обязуется возвратить полученную денежную сумму и уплатить проценты на нее. Кредитный договор в банковской практике называют еще договором банковской ссуды, используя термин «ссуда» как равнозначный словам «кредит» и «заем».

Для оценки риска сделки банку важно также иметь представление о таких характеристиках ссуды, как вид, срок, порядок выдачи и погашения, способ обеспечения возвратности, а также кредитоспособность клиента (уровень его основных финансовых показателей, объемы реализации, прибыли, собственных средств), его организационно-правовая форма, характер взаимоотношений с банком (наличие расчетного счета в данном или в другом банке, ссудной задолженности). Полнота освещения указанных пунктов в кредитной заявке зависит как от объема и срока ссуды, так и от степени информированности банка о клиенте [3, стр. 95—101].

Приведенное определение, по мнению М. Ю. Катвицкой, не совсем корректно, так как в них не разграничиваются термины «кредитоспособность» и «платежеспособность». Последняя как раз и подразумевает способность организации расплачиваться по всем видам обязательствам, а кредитоспособность подразумевает способность расплатиться лишь по кредитным обязательствам.

Возврат кредита может проводиться как из собственных средств заемщика, так и за счет средств, поступивших от реализации банком обеспечения, переданного в залог, средств гаранта или поручителя, страховых возмещений. Кредитоспособность определяется не только тем, насколько ликвидны активы организации, направляемые на погашение обязательств, но и множеством других факторов, не зависящих напрямую от хозяйствующего субъекта (контрагенты, рынки сбыта и др.) и не всегда поддающихся количественному измерению.

Для оценки кредитоспособности заемщика в банках проводят анализ количественных показателей и расчет коэффициентов, которые могут в той или иной мере характеризовать устойчивость финансового состояния клиента. Рекомендуются использовать девять коэффициентов, характеризующих финансовое состояние предприятия, объединенных в четыре группы: достаточность собственных ресурсов, ликвидность активов, рентабельность производства, оборачиваемость средств.

В процессе исполнения кредитных обязательств очень часто возникает множество вопросов, касающихся ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение кредитного договора. Так, например, Банк-кредитор может быть привлечен к ответственности при неисполнении или ненадлежащем исполнении кредитных обязательств со своей стороны, немотивированном отказе от предоставления кредитных денежных средств или их несвоевременном перечислении заемщику, сокращении ценности обеспечения кредита и прочем. Заемщик же, как правило, отвечает за нарушение сроков возврата кредитных средств, их нецелевое использование, односторонний отказ от исполнения договора, утрату обеспечения и т.д. [4, стр. 26—30]

В контексте кредитных отношений правонарушения действительно можно разделить на две основные категории, связанные с нарушениями обязательств по кредитным договорам: неисполнение и несоответствующее исполнение обязательств. Это деление позволяет более четко классифицировать и анализировать случаи нарушения договора с целью последующего определения ответственности сторон.

Неисполнение обязательств подразумевает под собой ситуацию, когда одна из сторон договора (либо заемщик, либо кредитор) не выполняет свои обязательства в установленный срок или вовсе отказывается от исполнения. Это может проявляться, например, в следующих ситуациях:

Кредитор не предоставляет заемные средства согласно условиям договора. При этом, согласно ст. 395 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), кредитор вправе требовать уплаты неустойки (пени) и возмещения убытков, которые были вызваны таким неисполнением. Неустойка может быть предусмотрена самим договором или же определяться в соответствии с законодательством.

Несоответствующее исполнение подразумевает случаи, когда обязательство исполняется, но с нарушением условий, что не соответствует ожиданиям или интересам другой стороны. Примеры таких ситуаций включают:

Выплата заемщиком суммы, не соответствующей оговоренной в договоре (например, уменьшенная или увеличенная, либо произведенная некорректно).

Кредитор предоставляет финансовые средства с ненадлежащими условиями или в условиях, отличающихся от согласованных.

Согласно ст. 330 ГК РФ при несоответствующем исполнении обязательств данные действия также могут повлечь за собой ответственность за убытки. Важно, что именно потерпевшая сторона должна будет доказать наличие убытков и связь между действиями другой стороны и возникшими последствиями.

Для того чтобы привлечь к ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, потерпевшая сторона должна:

- доказать наличие убытков: это может быть сделано через представление бухгалтерских документов, подтверждающих расходы или упущенные выгоды;

- установить причинную связь: необходимо показать, что убытки возникли именно в результате действий (или бездействий) другой стороны по договору;

- принять меры по уменьшению убытков: если потерпевшая сторона не приняла разумных мер для минимизации своих убытков, суд может отказать в возмещении убытков или уменьшить их размер. Убытки по кредитному договору делятся на убытки от реального ущерба и убытки от упущенной выгоды. Например, для кредитора в случае невозврата кредита непосредственно сумма этих денежных средств является реальным ущербом, а неполученные проценты — упущенной выгодой. Ответственность по кредитному договору для стороны, нарушившей его условия, наступает в полном объеме, если в законодательстве или в условиях самого договора отсутствуют отметки по соответствующим условиям его нарушения. Кстати, эти меры ответственности не всегда являются итогом прекращения отношений кредитора и заемщика, к примеру, в некоторых случаях возмещение убытков и выплата неустойки не освобож-

дают банк от обязательства предоставления кредитных денежных средств [5, стр. 3—6].

Одним из следствий привлечения сторон кредитного договора к ответственности является его расторжение. Прекращение или расторжение уже заключенного и действующего договора банковского кредитования может быть осуществлено по соглашению его обеих сторон или по требованию одной из сторон в соответствии с порядком и правилами, предусмотренными гл. 29 и 42 ГК РФ, а в случае заключения потребительского кредита физическими лицами — Федеральным законом от 21 декабря 2013 г. № 353-ФЗ «О потребительском кредите (займе)».

Расторжение кредитного договора по обоюдному согласию сторон на практике встречается намного чаще расторжения по требованию одной стороны и не вызывает обычно никаких юридических сложностей и преимущественно происходит в случае досрочного исполнения обязательств со стороны заемщика. В результате изучения норм гражданского законодательства по вопросу расторжения кредитного договора можно выделить несколько оснований его расторжения, инициированных кредитором. Такие основания перечислены в ст. 811, 813, 814 и п. 3 ст. 821 ГК РФ [6, стр. 38—41].

К ним относятся такие действия со стороны заемщика, как:

- систематическое (более двух раз) нарушение сроков погашения кредиторской задолженности;
- невыполнение обязанностей по обеспечению возврата кредита;
- утрата обеспечения или ухудшение условий обеспечения кредитного обязательства по обстоятельствам, за которые займодавец не отвечает;
- нарушение обязанности по целевому использованию кредитных денежных средств;
- сокрытие возможности контроля кредитором целевого использования кредитных денежных средств.

Право на досрочное расторжение кредитного договора предоставляется кредитору в соответствии со ст. 14 Федерального закона «О потребительском кредите (займе)», но только «в случае нарушения заемщиком сроков возврата сумм основного долга и уплаты процентов продолжительностью более чем 60 календарных дней в течение последних 180 календарных дней».

Закон при этом предписывает обязательное уведомление заемщика о том, что с его стороны возможно расторжение договора при невозврате остатка задолженности в установленный срок. Расторжение действующего кредитного договора со стороны заемщика должно иметь веские основания, к которым относятся прямо предусмотренные договором условия его расторжения, а также нарушение условий договора банком-кредитором, например, одностороннее увеличение процентной ставки по кредиту или взыскание несоответствующих законодательству различного рода денежных сборов и комиссий, и так далее.

Однако обязанность возврата основной кредитной суммы заемщиком сохраняется в любом случае при расторжении договора. При использовании своего права на одностороннее расторжение кредитного договора заемщик должен быть готов предоставить в суд информацию, основанную исключительно на фактах, и должен иметь возможность опровергнуть аргументы банка. Например, в случае повышения банком самостоятельно процентной ставки по кредиту, которое произошло в период обоснованного повышения ключевой ставки, заемщику как истцу необходимо наглядно продемонстрировать суду, что эти повышения непропорциональны друг другу и имеет место, к примеру, неосновательное обогащение со стороны банка [7, стр. 32—35].

Если же подобные факты не будут представлены в обоснованном контр расчете, то, скорее всего, доводы заемщика в судебном разбирательстве будут отклонены, и в иске ему будет отказано. Результат подобного судебного разбирательства отражен в поста-

новлении арбитражного суда Дальневосточного округа от 22 апреля 2016 г. № Ф03-1487/2016 по делу №А24-1840/2015.

Одновременно с этим заемщику при его несогласии предоставляется право в течение семи дней с момента направления извещения кредитором об изменении ставки расторгнуть кредитный договор с выплатой задолженности по нему в том размере, который фиксируется на момент расторжения. Через определенное время ответчик, то есть банк, в одностороннем порядке увеличил процентную ставку по договору кредитования. Заемщик же выплатил сумму процентов по ставкам, превышающим согласованные дополнительным соглашением, считая при этом недействительным их увеличение, и после этого обратился с иском в суд.

Руководствуясь нормами действующего законодательства, а также условиями кредитного соглашения, суд первой инстанции пришел к выводу, что повышение ставок в подобном случае является обоснованным и правомерным, поэтому в иске заемщику было отказано.

Однако постановлением суда апелляционной инстанции при повторном рассмотрении дела решение суда первой инстанции было отменено. Такое противоположное мнение в апелляционной инстанции сложилось на основе иной оценки тех же самых обстоятельств дела и доказательств, в результате полученного вывода о том, что банк в одностороннем порядке увеличил процентную ставку по кредиту при отсутствии определенных оснований и с нарушением норм добросовестности и целесообразности [8, стр. 99—108].

Тем не менее, ответчиком по исковому заявлению, то есть банком, была подана кассационная жалоба, и Арбитражным судом было принято постановление об отмене постановления апелляционного суда и оставлении в силе решения суда первой инстанции по данному делу.

Расторжение кредитного договора по требованию одной из его сторон может иметь место также в случае существенного изменения обстоятельств в соответствии со ст. 451 ГК РФ. Однако такой способ является скорее исключением, из всех правил, встречающихся в практике судов, рассматривающих споры, вытекающие из кредитных обязательств. В соответствии с нормами вышеуказанной статьи такие условия являются основополагающими при заключении договора, то есть, исходя из них, кредитный договор и был заключен. В соответствии с нормами ГК РФ «Изменение обстоятельств признается существенным, когда они изменились настолько, что, если бы стороны могли это разумно предвидеть, договор вообще не был бы ими заключен или был бы заключен на значительно отличающихся условиях» [9, стр. 11—16].

В случае если по кредитному договору не достигается соглашение сторон о его приведении в силу таких обстоятельств или его обоюдном расторжении, то для его расторжения в судебном порядке и отнесения этих обстоятельств к разряду существенных необходимо одновременное действие следующих условий. Во-первых, у сторон кредитного договора при его заключении не было ни малейших поводов предполагать о возникновении таких обстоятельств в дальнейшем. Во-вторых, заинтересованная сторона никаким образом в силу условий договора не смогла бы справиться с этими обстоятельствами. В-третьих, исполнение кредитного договора с такими обстоятельствами серьезно бы навредило соотношению взаимных интересов его сторон. И, в-четвертых, ни в тексте договора, ни в обычаях делового оборота нет информации о том, что в результате изменения обстоятельств риск несет как раз заинтересованная сторона [10].

Таким образом, анализ норм действующего законодательства, а также правоприменительной практики по вопросам правового регулирования исполнения и расторжения кредитных обязательств позволяет сделать вывод, что исполнение и расторжение кредитного договора должно осуществляться на основе соответствующих правовых

принципов и обязательно в порядке и на условиях, закрепленными в законе, а также в полном соответствии с условиями договора.

#### **Список источников**

1. Михеева, И. Е. Срок возврата кредита: актуальные проблемы теории и практики / И. Е. Михеева // Актуальные проблемы российского права. — 2017. — № 6 (79). — С. 79—83.
2. Митяй, Е. Д. Развитие способов защиты прав потребителей финансовых услуг в современных условиях / Е. Д. Митяй, З. В. Каменева // Современный юрист. — 2015. — № 4 (13). — С. 35—48.
3. Лермонтов, Ю. Судебные споры при банкротстве и отзыве лицензии: чем рискует банк? / Ю. Лермонтов // Юридическая работа в кредитной организации. — 2018. — № 4. — С. 95—101.
4. Михеева, И. Е. Исполнение обязательств по кредитному договору в свете судебной практики / И. Е. Михеева // Предпринимательское право. — 2017. — № 2. — С. 26—30.
5. Егорова, М. А. Особенности изменения и расторжения договора при существенном нарушении его условий / М. А. Егорова, К. М. Арсланов // Гражданское право. — 2017. — № 2. — С. 3—6.
6. Ерохина, М. Г. Альтернативные обязательства и изменение условий кредитного договора / М. Г. Ерохина, О. В. Белая // Юрист. — 2015. — № 21. — С. 38—41.
7. Ерохина, М. Г. Споры с участием потребителей банковских услуг: некоторые аспекты / М. Г. Ерохина, С. В. Кузнецов // Мировой судья. — 2017. — № 8. — С. 32—35.
8. Катвицкая, М. Ю. Нестандартные дополнительные услуги при кредитовании: когда велик риск оспаривания договора? / М. Ю. Катвицкая // Банковское кредитование. — 2018. — № 4. — С. 99—108.
9. Боронов, А. Анализ судебной практики по гражданским делам, связанным с разрешением споров об исполнении кредитных обязательств / А. Боронов // Административное право. — 2014. — № 1. — С. 11—16.
10. Очхаев, Т. Г. Изменение и расторжение договора в связи с существенным изменением обстоятельств / Т. Г. Очхаев. — Москва : Статут, 2017.

Гусихина Е. С.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Основные тенденции в российской банковской системе и некоторые перспективы ее совершенствования**

**Аннотация.** В статье анализируется современное функционирование российской банковской системы, что сопровождается определенными тенденциями, некоторые из которых обуславливают необходимость ее совершенствования. В условиях глобализации и динамичных изменений на международных финансовых рынках российские банки сталкиваются с множеством вызовов, включая влияние экономических санкций, колебания валютных курсов и изменения в спросе на банковские услуги. Анализируется, как эти внешнеэкономические факторы влияют на стабильность и устойчивость банковского сектора, а также на его способность адаптироваться к новым условиям. Особое внимание уделяется процессам цифровизации, которые становятся неотъемлемой частью стратегий российских банков. Внедрение новых технологий, таких как блокчейн, искусственный интеллект и облачные решения, открывает новые горизонты для оптимизации банковских процессов и повышения качества обслуживания клиентов. Развитие финансовых технологий (финтех) рассматривается как ключевой драйвер изменений, способствующий улучшению доступности финансовых услуг и расширению их спектра. В заключение статьи предлагаются рекомендации по укреплению позиций российских банков на международной арене. Рассматриваются инновационные подходы и возможности сотрудничества с финтех-компаниями, которые могут способствовать повышению конкурентоспособности российских банков. Статья направлена на привлечение внимания исследователей, практиков и государственных органов к актуальным вопросам и возможностям для дальнейшего развития банковского сектора в России, подчеркивая важность комплексного подхода к его совершенствованию в условиях современных вызовов.

**Ключевые слова:** банковская система; банки России; кредитные организации; микрофинансовые организации; тенденции развития банковской системы.

---

Эффективное функционирование банковской системы оказывает определенное влияние на экономику государства, в части ее финансовой стабильности, снижения инфляции, борьбы с экономическими кризисами. В настоящее время интенсивность процессов концентрации банковского капитала существенно отстает от потребностей экономики России, что связано с накопившимися проблемами в банковской системе.

Так, Н. В. Собченко называет следующие тенденции функционирования российской банковской системы: сокращение кредитных организаций; повышение роли банковской системы в регулировании движения денежной массы; участие банковской системы в активизации потребительского спроса; недостаточное участие банковской системы в инвестиционных процессах; ограниченная возможность привлечения средств банковской системы промышленными предприятиями [4]. При этом, развитие банковской системы находится в зависимости от уровня развитости товарно-денежных отношений, от общественного и экономического порядка в стране, от законодательного регулирования, от политической нестабильности и текущей экономической политики государства.

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

Важные вопросы, касающиеся состояния и развития банковской системы в России, особенно в контексте неравномерного распределения кредитных организаций, высоко конкурентной среды и влияния иностранного капитала.

Сложности в кредитовании: Нехватка банков ведет к недостатку конкуренции и может замедлить процесс кредитования, согласования и предоставления услуг.

Увеличение затрат для населения: При дефиците предложений условия, предлагаемые оставшимися банками, могут стать менее выгодными. В качестве негативных факторов, оказывающих непосредственное влияние на развитие банковской системы, ее устойчивость и стабильность остаются: продолжающееся снижение курса рубля, цен на нефть, введенные санкции, которые повлияли на всю экономику. Все это ограничивает доступ российских банков на американский и европейский рынок капитала [3].

В 2020 г. существенно изменилась картина финансовой стабильности кредитных организаций в связи распространением коронавирусной инфекции COVID-19, которая оказывает значительное влияние на финансовую устойчивость компаний, на увеличение в условиях действия ограничительных мер задолженности по портфелю кредитов физических, уменьшается спрос на кредиты, а также ужесточаются банками требований к кредитоспособности заемщиков [[https://cbr.ru/about\\_br/publ/god](https://cbr.ru/about_br/publ/god) (дата обращения: 10 октября 2020 г.)].

Кредитные организации продолжают испытывать трудности с ликвидностью, достаточностью капитала, платежеспособностью клиентов, возвратностью кредитов, дороговизной фондирования и т.д.

Данная проблема заключается в том, что банки концентрируют свою деятельность на потребительских кредитах с высокими процентными ставками, в связи с целью получения максимальной прибыли в короткие сроки. Тем не менее, управление данным банковским продуктом сопровождается высокими рисками, так как доходы населения падают и сокращаются, и как следствие, увеличивается процент невозвратов.

Если обратиться к данным Отчета Банка России, то преобладающим из всех рисков банковской деятельности, является кредитный риск, включающий риски банков по корпоративным кредитам и по кредитам физических лиц. В 2019 г. совокупная доля безнадежных кредитов составила 9,6% от общего размера кредитного портфеля, при этом вырос уровень покрытия резервами на возможные потери по этим кредитам на 3,3% [[https://cbr.ru/about\\_br/publ/god](https://cbr.ru/about_br/publ/god) (дата обращения: 10 октября 2020 г.)].

Следует обратить внимание на такую проблему российской банковской системы, как отсутствие доступа к тем ресурсам, которые генерируются в стране и увеличение вывоза капитала из страны. Все это отрицательно сказывается на формировании ресурсной базы банковской системы.

Причиной такой ситуации является не только слабая привлекательность российских инвестиционных проектов, но и нестабильность экономического положения.

В связи с чем, перед банками стоит задачи размещения средств в условиях профицита ликвидности, а также привлечение средств граждан с целью получения в экономику страны, так называемых «длинных» ресурсов.

Характеризуется современная банковская система и снижением прибыли, что связано не только с сокращением объемов прибыли, но и увеличением задолженности по кредитам.

Более того, нестабильная экономическая ситуация отражается на рискованности банковских операций и выражающаяся в особенностях формирования банками своих пассивов, особенно депозитной базы.

На решение ряда проблем бы направлена деятельность Банка России в 2019 г.

Так, продолжалась работа по совершенствованию российской системы страхования вкладов в соответствии с международным опытом развития данного механизма.

В 2019 г. была продолжена реализация концепции стимулирующего банковского регулирования. Так, с целью роста кредитования, кредитные организации получили возможность повышать категорию качества ссуд и принимать решения о неухудшении качества обслуживания долга по ссудам физическим лицам, которые оказались в трудной жизненной ситуации и воспользовались правом на ипотечные каникулы.

Рассмотренные выше тенденции современной банковской системы связаны с непосредственным функционированием банковской системы. Однако ряд тенденций в банковской системе связаны с ее организационно-правовыми основами.

Современное состояние банковской системы в плане организационно-правовых основ отличается формированием и реализацией пропорционального регулирования деятельности кредитных организаций. В связи с чем, на законодательном уровне закреплена классификация кредитных организаций на два вида: банки и небанковские кредитные организации. Внутри каждого классификационного вида банковских организаций также выделяются соответствующие подвиды.

Федеральный закон от 1 мая 2017 г. № 92-ФЗ ввел такие виды кредитных организаций, как банк с универсальной лицензией и банк с базовой лицензией. Такое расширение видов кредитных организаций обусловлено было тяжелыми условиями функционирования банковской системы РФ, в том числе, падением доходности большинства кредитных организаций и сокращением количества кредитных организаций. Установление же отдельного вида кредитной организации позволяет ограничить перечень допустимых для него сделок и определить условия их совершения, что предопределяет уровень и характер рисков финансовой устойчивости кредитной организации соответствующего вида, что, позволяет предъявлять кредитным организациям различные требования в зависимости от их принадлежности к определенному виду. Подобное регулирование банковской системы стимулирует расширение числа учредителей кредитных организаций или увеличение капитализации банковской системы, что необходимо для развития банковской системы РФ.

Дополнительной тенденцией в организационно-правовом плане является включение микрофинансовых компаний в банковскую систему РФ. Речь идет о ст. 23.6 Федерального закона «О банках и банковской деятельности», в соответствии с которой микрофинансовая компания может получить статус банка. Иными словами, статус кредитной организации может получить юридическое лицо, созданное посредством государственной регистрации налоговыми органами, а не Банком России.

Правовое положение микрофинансовых организаций определяется в соответствии с положениями Федерального закона «О микрофинансовой деятельности и микрофинансовых организациях» (далее — Закон № 151-ФЗ). При этом микрофинансовую деятельность вправе осуществлять только после включения соответствующей микрофинансовой организации в Реестр микрофинансовых организаций, который ведет Банк России. Кроме того, Банк России осуществляет постоянный надзор за микрофинансовыми компаниями [1].

Законодательный поход к регулированию микрофинансовых компаний имеет некоторые сходства с кредитными организациями. Первые осуществляют микрофинансирование, а вторые — кредитование.

Анализ статей ст. 2 Закона № 151-ФЗ, п. 2 ст. 819 ГК РФ и Федерального закона «О потребительском кредите (займе)» позволяет сделать вывод о том, что банковское кредитование и микрофинансирование являются близкими экономико-правовыми явлениями, имеющие ряд общих экономических и правовых признаков.

Однако можно предположить, что обязательств в страховую систему, что может увеличивать риски для заемщиков и ставить под сомнение устойчивость самого сектора микрофинансовых организаций.

Проблемы, связанные с введением микрофинансовых компаний в банковскую систему

В случае, если микрофинансовые компании получают статус кредитных организаций, это может привести к системе, где они будут взаимосвязаны с другими финансовыми учреждениями, что увеличит системные риски. Нежелательные последствия могут возникнуть в виде финансовых кризисов, если экономическая ситуация ухудшится или если произойдут массовые дефолты по займам.

Микрофинансовые компании часто имеют менее строгие требования к отчетности, чем банки. Интеграция таких организаций в банковскую систему потребует значительного уровня контроля и прозрачности, чтобы избежать манипуляций и недобросовестной практики.

Микрофинансовые компании могут предлагать более гибкие условия кредитования, что может привести к усилению конкуренции. Однако, если они будут вынуждены следовать банковским пруденциальным требованиям, это может изменить их бизнес-модель и снизить их привлекательность для физических лиц.

Обязательства по резервированию капитала, поддержание необходимых коэффициентов ликвидности и платежеспособности. Эти меры направлены на предотвращение банкротств и защиту интересов потребителей [2].

Возможно, стоит рассмотреть возможность введения аналогичного страхования для вкладов в микрофинансовых организациях, чтобы повысить доверие со стороны потребителей.

Установление лимитов на процентные ставки и толкование принципа справедливой практики при кредитовании. Это поможет защитить заемщиков от чрезмерного кредитования и переплаты.

Установление строгих требований к финансовой отчетности и прозрачности сделок. Это включает обязательство по раскрытию информации о всех условиях займов и методах работы. Данная тенденция соответствует опыту формирования банковских систем в экономически развитых странах (например, опыту Франции и Германии), в которых организации, оказывающие сходные по некоторым фактическим признакам с банковскими операциями финансовые услуги, рассматриваются в качестве элементов банковских систем.

Проведенный анализ современного состояния банковской системы Российской Федерации, позволяет сделать вывод о том, что для того чтобы предотвратить наступление кризиса в банковской системе необходимо разработать антикризисный план, в котором должно быть распланированы меры, направленные на активизацию структурных изменений в российской банковской системе. Все это обуславливает необходимость мониторинга функционирования банковской системы и регулярного анализа тенденций ее развития. Для дальнейшего совершенствования банковской системы необходимо спланировать комплекс мер и задач, провести реформирование. Состояние банковской сферы в Российской Федерации оказывает влияние на социально-экономическое развитие региона, поэтому данная система находится в зоне особого внимания и контроля. Из этого следует, что для дальнейшего совершенствования банковского сектора, необходима поддержка со стороны Правительства РФ, направленная на повышение банковской системы и ее конкурентоспособности.

#### **Список источников**

1. Лаутс, Е. Б. Микрофинансовые организации и небанковские депозитно-кредитные организации как субъекты финансового рынка и рынка банковских услуг: правовые средства развития // Банковское право. — 2016. — № 5. — С. 42—43.
2. Лисицын, И. К. Проблемы ликвидности в банковском секторе // В сборнике: Новая модель экономического роста на основе структурной модернизации в России. Материалы XVI Международной межвузовской научно-практической конференции. — Москва, 2015.

3. Павлова, М. А. Современное состояние банковской системы России // Современные проблемы и перспективы развития банковского сектора. — 2016. — С. 249—255.
4. Собченко, Н. В. Современные тенденции развития и факторы, влияющие на российскую банковскую систему // Успехи современной науки. — 2016. — Том 4. — № 12.
5. Тарасенко, О. А. Включение субъектов предпринимательской деятельности в банковскую систему России // Бизнес и право в России и за рубежом. — 2012. — № 2. — С. 56—58.

Давыдова Е. С., Пыркина К. В.,  
магистранты Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Место международного права в правовой системе России после внесения поправок в Конституцию в 2020 году**

**Аннотация.** Данная статья посвящена рассмотрению и анализу поправок в Конституцию РФ в 2020 г. относительно пересмотра места международного права в российской правовой системе. В статье рассматриваются причины и цели внесенных поправок, а также определяется приоритет российского права над международным и выдвигаются предположения относительно влияния данных поправок на российскую правовую систему.

**Ключевые слова:** поправки в Конституции РФ; международное право; российская правовая система; приоритет права.

---

Конституция РФ, принятая в 1993 г. в 2020 г. претерпела значительные изменения, которые затрагивают не только внутренние, но и международные аспекты. Поправки, одобренные на всероссийском голосовании, привнесли новые нормы, касающиеся места международного права в российском законодательстве, что вызвало широкий спектр дискуссий как в юридическом, так и в политическом сообществе.

В данной работе мы проведем анализ характера влияния данных поправок на статус международного права в правовой системе Российской Федерации, а также проанализируем возможные последствия этих изменений для международных договоров и обязательств государства. Важно определить, видоизменится ли в результате данных поправок практика применения международного законодательства в России и как это будет воспринято международным сообществом в целом.

Значение Конституции РФ нельзя недооценивать, так как она является документом, определяющим правовую систему, государственные институты и права граждан. Конституция РФ обеспечивает стабильность и четкость правовых норм, формирует основы демократического управления и защищает права и свободы личности. Она служит основой для оценки законности и механизмом защиты прав граждан от произвола. Кроме того, Конституция РФ устанавливает иерархию правовых актов, регулируя взаимодействие между национальным и международным правом, что особенно актуально в контексте глобализации и интеграционных процессов.

В 2020 году Конституция РФ претерпела ряд изменений, которые имеют значительное влияние на организацию взаимодействия между национальной правовой системой и международным правом. Эти изменения не только подчеркивают стремление России интегрироваться в мировой правопорядок, но и отражают актуальные вызовы, стоящие перед страной в контексте глобализации и международных отношений [2]. Важно понимать, каким образом пересмотры отдельных статей Конституции РФ могут повлиять на осуществление международных обязательств и защиту прав человека. Рассмотрение этих изменений позволит глубже понять, как Россия адаптируется к современным международным требованиям и как это отражается на ее внутренней правовой системе.

Одним из ключевых изменений стало определение приоритета Конституции РФ над международными нормами права.

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Часть 4 ст. 15. В измененной редакции данная статья устанавливает, что международные договоры, ратифицированные Российской Федерацией, являются частью ее правовой системы. Однако, если международный договор устанавливает иные правила, чем те, что предусмотрены в законодательстве РФ, то применяются нормы Конституции РФ. Это означает, что российские суды и органы власти имеют приоритет при интерпретации международных норм в соответствии с Конституцией.

Статья 79. Новая статья, введенная в Конституцию РФ, утверждает, что Решения межгосударственных органов, принятые на основании положений международных договоров РФ в их истолковании, противоречащем Конституции РФ, не подлежат исполнению в Российской Федерации. Это создает дополнительный барьер для внедрения международных обязательств, которые могут быть расценены как угроза основным принципам Конституции.

Статья 6. Определяет, что главенствующим в России является народ, а также отождествляет ценности, основанные на традициях и историческом опыте. Это может быть истолковано как повод для отказа от международных обязательств, если они не соответствуют оценкам народа или его традициям.

Статьи 87.1 и 88. Изменения в этих статьях Конституции РФ предоставили право Президенту РФ объявлять военное положение и вводить режим чрезвычайного положения на территории нашего государства. Эти изменения значительно трансформируют соотношение между международным и внутренним правом в России, подчеркнув суверенитет страны и расширив возможности для ее отказа от выполнения отдельных международных обязательств.

Принятие поправок в Конституцию РФ в 2020 г. было обусловлено несколькими причинами, которые затрагивают как внутренние, так и международные аспекты. Эти изменения были введены с целью укрепления суверенитета России, защиты ее культурных и исторических ценностей, а также адаптации к современным вызовам на международной арене.

Принятие поправок в Конституцию РФ в 2020 г., которые повлияли на международное право, было обусловлено несколькими факторами, формирующими контекст этих изменений [2]:

1. Внутренняя Политика. Укрепление власти Президента. Поправки, касающиеся полномочий президента (ст. 87.1, 88), были направлены на повышение его роли в принятии ключевых решений, в том числе в области национальной безопасности и обороны. Это отражает стремление к централизации власти в руках президента и усилению его роли в международных делах. Отношение к международному праву. Принятые поправки описывают более ограничительное отношение к международному праву и его применению в России, что обусловлено стремлением укрепить суверенитет и независимость нашего государства на международной арене.

2. Международный контекст. Усиление международной напряженности сыграло немалую роль. В контексте усиления международной напряженности и конфликтов в различных регионах мира Российская Федерация увидела необходимость укрепить национальную безопасность и усилить контроль над своими границами. Вклад также внесло изменение глобальной политической арены. С учетом смены силовых центров на международной арене и возникновения новых вызовов (терроризм, киберпреступность, миграция), Россия старалась укрепить свою позицию и в международном праве. Присутствие негативного опыта международного сотрудничества также заметно сказалось. В некоторых случаях Россия испытывала трудности в международном сотрудничестве (например, ввод санкций по отношению к Российской Федерации), что могло укрепить стремление к более самостоятельному проведению внутренней политики и обеспечению безопасности.

Конкретными причинами принятия отдельных поправок можно считать следующее:

Статья 15. Приоритет российского законодательства над международными договорами был закреплён в ответе на усиление международного давления и критики в отношении российской внутренней политики и практики применения международного права.

Статья 79. Ограничение возможности международных организаций интерпретировать Конституцию РФ было связано с нежеланием России подвергаться международному контролю и вмешательству во внутренние дела.

Статьи 87.1 и 88. Укрепление полномочий Президента РФ в сфере обеспечения национальной безопасности было обусловлено стремлением укрепить государственный контроль и повысить эффективность защиты от внешних и внутренних угроз.

Принятие поправок в Конституцию РФ в 2020 г., влияющих на международное право, было обусловлено сложным сочетанием внутригосударственных и международных факторов. Эти изменения отражают изменение в отношении Российской Федерации к международному праву и подчеркивают стремление к укреплению суверенитета и независимости [2]. Следует отметить, что поправки внесенные в Конституцию РФ, можно оценить, как политическое решение, их влияние на международное право будет оцениваться в контексте дальнейшего развития отношений между Россией и мировым сообществом.

Принятие поправок Конституции РФ в 2020 г., особенно поправки в ст. 15, существенно изменило место международного права в российской правовой системе. Теперь международные договоры РФ, признанные частью российской правовой системы, применяются непосредственно на территории России только в том случае, если они устанавливают правила, отличные от тех, что закреплены в федеральных законах. При противоречии международного договора федеральному закону, применяется именно федеральный закон. Можно сделать вывод, что приоритет отдан российскому законодательству, а международное право утратило былой статус, как равного источника права в России.

Изменения в ст. 79 Конституции РФ также свидетельствуют о стремлении ограничить влияние международных организаций на внутреннюю политику России. Запрет на толкование Конституции РФ международными организациями ограничивает их возможности влиять на развитие российского права и ограничил возможность использования международных правовых инструментов для защиты прав и свобод человека в России [1]. Поправки 2020 г. также акцентируют внимание на усилении роли Президента РФ в обеспечении национальной безопасности. Это означает, что решения о международном сотрудничестве, участии в международных организациях, а также применении международных договоров в большей степени будут зависеть от позиции Президента, а не от Парламента.

Подводя итоги, хочется отметить следующее, международное право в Российской Федерации после поправок 2020 г. занимает менее значимое место, чем раньше. Оно теперь рассматривается как второстепенный источник права, уступающий в приоритете российскому законодательству. Это вероятно повлияет на международное сотрудничество и может привести к усложнению отношений с другими государствами и международными организациями. Итоги, положительные и отрицательные стороны данных поправок, касающихся места международного права в отечественной правовой системе, полноценно можно будет оценить лишь спустя немалое время. Мы считаем, что в перспективе данные поправки Конституции РФ, могут внести немало положительных последствий для России, но также, данные поправки могут встать на пути развития и укрепления международного права.

#### **Список источников**

1. Сизова, А. С. К вопросу о реализации поправки в статью 79 Конституции / А. С. Сизова, Н. А. Голубев // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-realizatsii-popravki-v-statyu-79-konstitutsii-rf?ysclid=m2qeaopdq964769013> (дата обращения: 22 октября 2024 г.).
2. Пинучук, А. П. О соотношении международного права и национального права РФ в Контексте Конституционной реформы 2020 г. // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-sootnoshenii-mezhdunarodnogo-prava-i-natsionalnogo-prava-rf-v-kontekste-konstitutsionnoy-reformy-2020-g?ysclid=m2qefauyugx365787691> (дата обращения: 22 октября 2024 г.).

**Доброславина Е. Д.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Транспортное средство как предмет и орудие административного правонарушения в области таможенного дела**

**Аннотация.** В статье раскрываются определение понятия о транспортном средстве, как предмете и орудии административного правонарушения в области таможенного дела. Актуальность выбранной темы обуславливается важностью и частотой использования транспортных средств при пересечении таможенной границы с целью перевозки товаров между странами. Вследствие либерализации внешнеэкономической деятельности значительно возросло число административных правонарушений, которые совершают участники внешнеэкономической деятельности в области таможенного дела что, учитывая массовость и существенный экономический ущерб от этих правонарушений, определяет значимость исследования вопросов административной ответственности за их совершение.

**Ключевые слова:** транспортное средство; предмет и орудие; административное право; таможенная служба; таможенное регулирование.

---

Ежегодно таможенными органами Российской Федерации возбуждается около 80—90 тыс. дел об административном правонарушении (далее — АП). Масштабность административной деликтности в области таможенного дела, значительный ущерб экономическим интересам государства, обуславливают необходимость безотлагательной реакции в лице государства на эти противоправные проявления.

Таможенные органы осуществляют ряд функций, связанных с обеспечением национальной безопасности государства. Реализация правоохранительной функции остается одним из важнейших направлений их деятельности. Таможенные органы России играют важную роль в обеспечении правопорядка и борьбе с АП в сфере таможенного дела. Согласно ч. 3 ст. 354 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее — ТК ЕАЭС) таможенные органы ведут административный процесс (осуществляют производство) по делам об АП и привлекают лиц к административной ответственности в соответствии с законодательством стран — членов ЕАЭС.

В соответствии с требованиями ст. 2.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ), под АП понимается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов РФ об АП установлена административная ответственность.

Предметом таможенного правонарушения являются объекты материального мира, посредством воздействия на которые совершаются правонарушения, то есть это товары, которые перемещаются с сокрытием от таможенного контроля, были утрачены вследствие действия непреодолимой силы, незадекларированные валюта или денежные инструменты [2, стр. 17].

В качестве предмета и орудия АП в области таможенного дела может выступать транспортное средство, а именно: автомобиль, судоходное или авиационное средство перемещения. С их помощью осуществляется перемещения через таможенную границу товаров, что также требует контроля, оформления соответствующей документации и обложения уплатой с использованием имеющихся льгот.

---

\* Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор **Г. В. Петрова.**

Таможенное законодательство содержит широкий комплекс понятий, помогающих осуществлять таможенную деятельность, одним из которых является понятие транспортного средства.

Действующее таможенное законодательство применяет данные понятия в следующих случаях:

- когда речь идет о транспортном средстве как о товаре, который перемещается через границу;
- когда транспортное средство является не товаром, а средством его передвижения, перемещения, транспортировки, или средством передвижения для грузов, пассажиров, а также багажа.

Определение данного понятия содержится во многих российских актах.

В свою очередь под транспортным средством, согласно п. 11 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» понимаются устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, багажа, личных ручной клади, животных, грузов или оборудование, установленное на транспортных средствах, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

В п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ» содержатся разъяснения понятия транспортное средство:

1) подлежащие государственной регистрации автомототранспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 куб см и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч,

2) подлежащие государственной регистрации автомототранспортные средства с максимальной мощностью электродвигателя более 4 кВт и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч,

3) подлежащие государственной регистрации прицепы к указанным автомототранспортным средствам,

4) трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины,

5) транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право (например, мопед).

При этом понятие транспортного средства, закрепленное в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ, расширительному толкованию не подлежит.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что во всех нормативных актах терминология отличается, отсутствует единое понятие в данной сфере.

Сущность транспортного средства по КоАП РФ заключается в его использовании в деятельности, связанной с перевозкой грузов или пассажиров, а также в совершении дорожных правонарушений.

Транспортные средства, с использованием которых совершалось преступление, признаются орудиями преступления лишь в том случае, если будет установлено, что транспортное средство непосредственно использовалось в процессе посягательства для достижения преступного результата, то есть при реализации действий, образующих объективную сторону преступления.

Вне зависимости от транспорта все правонарушения характеризуются единым объектом, имеют общие признаки объективной и субъективной стороны, в том числе

субъекта АП. Исключительным предметом правонарушений на транспорте выступают различные виды транспорта, непосредственно перечисленные в гл. 11 и 12 КоАП РФ.

Под объектом правонарушений на транспорте понимаются общественные отношения в сфере обеспечения безопасной работы и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры различного вида, охраны жизни и здоровья граждан, собственности и окружающей природной среды.

Диспозиция большинства норм КоАП РФ о правонарушениях на транспорте является бланкетной, поэтому для выяснения сущности противоправности деяния необходимо обратиться к нормативно-правовым актам, регулирующим безопасную работу данных видов объектов, которые в первую очередь зависят от его специфики [1, стр. 84].

Правонарушения на транспорте являются серьезной проблемой, которая наносит вред как личностям, так и имуществу. Они возникают в основном из-за нарушения правил использования и эксплуатации различных видов транспорта, а также связаны с предоставлением транспортных услуг и эксплуатацией транспортных средств. Одной из основных особенностей таких правонарушений является их прямая связь с перевозкой пассажиров, животных, грузов и других ценностей.

При осуществлении таможенного контроля в пунктах пропуска производятся ряд действий в отношении транспорта, а именно проверка сопроводительных документов, осмотр или досмотр транспортного средства, проверка уплаты таможенных платежей и налогов. При выявлении АП таможенными органами налагаются санкции в качестве наказания наложение административного штрафа на граждан и юридических лиц в размере, кратном стоимости товаров, явившихся предметами АП, с их конфискацией или без таковой и конфискацию товаров и (или) транспортных средств, явившихся орудиями совершения АП, либо конфискацию предметов АП (ч. 2 ст. 16.2 КоАП РФ).

При этом в первом случае в качестве основного наказания выступает штраф и конфискация орудий совершения АП, в качестве дополнительного наказания — конфискация предметов АП; во втором же случае конфискация АП является самостоятельным, то есть основным видом наказания.

Решение о задержании транспортных средств, о прекращении указанного задержания или о возврате транспортного средства принимается уполномоченными должностными лицами таможенных органов, которые определены приказом ФТС России от 2 декабря 2014 г. № 2344 «Об утверждении перечня должностных лиц таможенных органов Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание». К ним относятся должностные лица таможенных постов, сотрудники отделов административных расследований и должностные лица других отделов таможен. В соответствии с требованиями данного приказа и исходя из положений ч. 3 ст. 28.1 КоАП РФ дознаватели и сотрудники таможенных органов, осуществляющие оперативно-розыскную деятельность, не вправе возбуждать дела об административных правонарушениях, вести производство и применять меры обеспечения производства по данным делам.

Задержание транспортного средства активно применяется должностными лицами таможенных органов в ходе производства по делам об АП в сфере международных перевозок.

Лицо, привлеченное к административной ответственности за административное правонарушение, повлекшее применение задержания транспортного средства, за исключением случаев, указанных в ч. 9 ст. 27.12 КоАП РФ, оплачивает стоимость перемещения и хранения задержанного транспортного средства в сроки и по тарифам, которые устанавливаются уполномоченным органом исполнительной власти субъекта РФ в соответствии с методическими указаниями, утвержденными уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по принятию

нормативных правовых актов и контролю за соблюдением законодательства в сфере государственного регулирования цен на товары и услуги.

Подводя итог, транспортное средство играет ключевую роль для осуществления международных перевозок и может являться как предметом, так и орудием АП в сфере таможенного дела. Необходимо отметить, что в существующей нормативной базе много пробелов и недочетов. Применение существующих норм часто сводится к двоякому пониманию одной и той же статьи и появлению проблем, не имеющих однозначного решения среди таможенных органов, что не приемлемо в правоприменительной сфере. Причем применение административно-правовых норм, предусматривающих соответствующую им ответственность за таможенные правонарушения, должно, с учетом их бланкетности, осуществляться с опорой на положения таможенного законодательства, регламентирующего возникающие правоотношения и устанавливающего необходимые определения, понятия и термины, отсутствующие в нормах административного и уголовного законодательства.

Так, как в современном мире количество административных правонарушений только увеличивается, то и меры административной ответственности должны быть усовершенствованы, применены к новым обстоятельствам.

#### **Список источников**

1. Шашкина, А. Н. Административно-правовое регулирование таможенного контроля после выпуска товаров : монография / А. Н. Шашкина. — Москва : РИО Российской таможенной академии, 2018 // ISBN 878-5-9590-1004-1. — Текст : электронный. — URL: <https://znanium.com/catalog/product/1844587> (дата обращения: 21 апреля 2023 г.).
2. Сафоненков, П. Н. Производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных к компетенции таможенных органов : учебник и практикум для вузов / П. Н. Сафоненков. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2023 // URL: <https://urait.ru/bcode/531397> (дата обращения: 21 апреля 2023 г.).

**Доброславина Е. Д.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Таможенный контроль перемещения через таможенную границу объектов СИТЕС**

**Аннотация.** В работе рассмотрен контроль, осуществляемый таможенными органами при перемещении через таможенную границу Евразийского экономического союза особо редких видов животных и растений, находящихся под охраной Конвенции о международной торговле видами дикой флоры и фауны, находящимися под угрозой исчезновения 1973 г. (Конвенция СИТЕС). Проводится исследование установленного порядка их трансграничного перемещения, а также анализ Конвенции СИТЕС, как специального международного акта, обеспечивающего сохранение биоразнообразия при осуществлении внешнеторгового обмена охраняемыми объектами животного и растительного мира.

**Ключевые слова:** объекты флоры и фауны; СИТЕС; нелегальное перемещение; таможенный контроль; таможенные органы.

---

По сей день продолжается стремительное развитие внешнеэкономической деятельности, вовлекая в международную торговлю все большее количество экологически значимых товаров. Таможенными органами создаются условия по оптимизации безопасности и ускорения международного обмена, включая процессы перемещения объектов, подпадающих под действие Конвенции о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения.

Ввоз и вывоз редких видов растений и животных, находящихся под охраной, как правило, осуществляется не только в рамках культурного и научного обмена, но и в коммерческих целях. Анализ экологических правонарушений подтверждает рост попыток незаконного перемещения через таможенную границу редких видов растений и животных. Отчасти причиной усиления данной тенденции может послужить повышенные цены на экзотических животных и наличием серьезных административных барьеров по легализации внешнеторговых сделок с данными категориями товаров.

Согласно *WCMC* в 2012—2018 гг. зафиксировано более 3200 случаев импорта в Российскую Федерацию образцов СИТЕС (более 100 000 живых особей, 12 млн частей тел и дериватов) и более 1800 случаев экспорта из России образцов СИТЕС (более 900 экспортных операций с животными из дикой природы, около 3000 живых особей, более 22 700 частей тел и дериватов).

Как показывает таможенная статистика, наиболее часто предпринимаются попытки незаконного ввоза в Россию: кашалотов, белух, волков, белых и гималайских медведей, речной выдры, амурского тигра, дальневосточного леопарда, рыси, амурского лесного кота, дальневосточной черепахи, гнездовки азиатской и иные виды представителей дикой фауны планеты [1, стр. 184]. Бабочки, змеи, черепахи, пауки, ящерицы контрабандно вывозятся из Кубы, Перу и Мадагаскара. Из Филиппин, Таиланда, Вьетнама вывозят в Россию содержащие части редких животных лекарственные препараты. Вывозят диких животных в ручной клади — в дорожных сумках: из Алматы в Саратов на поезде пытались вывезти таким способом двух гиббонов и трех макаков [2].

В целях сохранения биоразнообразия животного и растительного мира при осуществлении внешней торговли было принято международное соглашение — Конвен-

---

\* Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор **Г. В. Петрова.**

ция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (Конвенция СИТЕС), определяющая ряд правил по международному использованию объектов животного и растительного мира, находящихся под угрозой исчезновения (живых животных, умерщвленных особей, их дериватов) [3, стр. 185].

Согласно правилам Конвенции СИТЕС, международная торговля редкими видами животных и растений, находящихся под угрозой исчезновения разрешена при наличии специальных сертификатов и разрешений СИТЕС. Такое разрешение выдается специальными уполномоченными органами стран — участниц Конвенции. В Российской Федерации данную услугу оказывает Федеральная служба по надзору в сфере природопользования. Порядок выдачи разрешений определяется Административным регламентом, утвержденным приказом Росприроднадзора от 2 декабря 2020 г. № 1672.

Основанием для отказа в выдаче соответствующего разрешения или сертификата является сложный юридический состав, включающий ряд фактов:

- неполный состав сведений в заявлении, предусмотренный пунктами 6.2 и 6.3 Административного регламента;
- сообщение недостоверных данных;
- несоответствие предоставленных сведений решениям и рекомендациям СИТЕС;
- невыполнение требований по маркировке и условиям транспортировки образцов;
- отрицательная рекомендация научных органов СИТЕС в России.

Отдельный сертификат или же разрешение требуется для каждой партии перемещаемых через границу объектов. При этом срок действия разрешения СИТЕС ограничен и составляет на вывоз — 6 месяцев, на ввоз — 12 месяцев.

Пресечение и выявление нелегального перемещения объектов СИТЕС таможенными органами осуществляется посредством проведения таможенного контроля и таможенного оформления, а также оперативно-розыскной деятельности.

При таможенном оформлении и контроле должностные лица таможенных органов должны осуществлять учет психологических факторов в поведении лиц, проходящих досмотр. Для осуществления таких мер сотрудники должны обладать специальными знаниями (например, характерные признаки напряжения или волнения).

Предъявляемые для контроля и таможенного оформления документы подлежат проверке:

- контролю содержания деклараций в целях установления достоверности декларирования фактически ввозимых или вывозимых животных, растений, их частей и дериватов, а также их вид, количество, размер и возраст;
- проверке и изучению предъявляемых для таможенных органов разрешительных документов (сертификатов, лицензий и т.д.) с целью установления действительности предъявляемых документов и товаров.

Данная работа, осуществляемая таможенными органами необходима для исключения возможности незаконного ввоза и вывоза объектов дикой флоры и фауны, находящихся под охраной СИТЕС, без декларирования или с декларированием, но не своим наименованием, либо с помощью недействительных документов.

ФТС России является государственным органом РФ, уполномоченным на осуществление функций по борьбе с незаконным перемещением объектов СИТЕС, в связи с чем, к должностным лицам таможенных органов предъявляются особые требования по наличию специальных знаний в области государственного администрирования, экологии, биологии, и обладанию навыками оперативной работы [URL: <https://customs.gov.ru/fiz/pravila-peremeshheniya-tovarov/poryadok-peremeshheniya-obektov-sites,-naxodyashhixsya-pod-ugrozoj-ischeznoveniya>].

Исследование специфики объекта и объективной стороны таможенного правонарушения, предметом совершения которого становятся исчезающие виды дикой флоры и фауны (объекты СИТЕС), позволяет заключить следующее.

1. Правонарушения исследуемой группы составляют общественные отношения, возникающие при нарушении таможенных правил перемещения через таможенную границу РФ морскими судами и иными транспортными средствами запрещенного груза, предусмотренного Конвенцией СИТЕС. При этом правила применения таможенных режимов к объектам СИТЕС, имеющим статус особо охраняемых объектов, имеющих специальный режим внешнеторгового оборота (иного гражданского обязательства), с точки зрения автора, не установлены в таможенном законодательстве в достаточной степени ясно и определенно, что требует разрешения указанной проблемы на законодательном уровне.

2. Специфика объектов СИТЕС в процессе совершения таможенного правонарушения проявляется в характере ущерба, вызванного их незаконным оборотом, причиняющим вред как дикой природе, так и государственным природоохранным интересам. Объективная сторона правонарушения определяется исключительными свойствами объекта (виды дикой флоры и фауны), так как именно он является особо охраняемым государством природным объектом.

3. Специфика объективной стороны исследуемой группы СИТЕС раскрывается через правовые характеристики способа их совершения, одним из которых является незаконная перевозка морскими судами и другими транспортными средствами. Правовые режимы надзора морских перевозок предотвращают продвижение морского судна, незаконно перевозящего объекты СИТЕС через режимы портового, таможенного, транспортно-фитосанитарного и других видов контроля, противодействующего правонарушениям в сфере СИТЕС.

Подводя итог всему сказанному, следует отметить, что незаконным трансграничным перемещением объектов дикой флоры и фауны, находящихся под угрозой исчезновения обладают высоким уровнем латентности и экологической опасности. На фоне постоянного совершенствования способов незаконного перемещения объектов СИТЕС должностным лицам таможенных органов необходимо вести непрерывную работу по выявлению каналов контрабанды, покупателей и продавцов, незаконно добытых и перемещаемых через таможенную границу объектов природы.

#### **Список источников**

1. Ронжина, Н. А. Деятельность таможенных органов в области борьбы с контрабандой экологически чувствительных товаров / Н. А. Ронжина, М. А. Багян // Сборник научных статей по материалам IV Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы науки и техники» (8 января 2021 г., г. Уфа). — Уфа : Изд. НИЦ Вестник науки, 2021.
2. Диканова, Т. А. К вопросу о контрабанде образцов СИТЕС по законодательству Российской Федерации / Т. А. Диканова // Вестник Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан. — 2021. — № 3. — С. 47—54.
3. Ронжина, Н. А. Природоохранный механизм нетарифного регулирования внешнеторгового оборота экологически чувствительных товаров / Н. А. Ронжина. // материалы XXV Всероссийской научно-практической конференции (27 Ноября 2020 г.) — Ростов-на-Дону : Изд-во Южного университета ИУБиП, 2020.

**Донсков А. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)\*

## **Противодействие идеологии терроризма в молодежной среде**

**Аннотация.** Статья посвящена проблеме распространения идеологии терроризма в среде молодежи. Именно эта социально—демографическая группа определяет движение современного общества, являясь фундаментальной основой развития. Одновременно с этим молодежная среда как самая уязвимая социально—демографическая единица подвержена многим негативным влияниям, в частности — острой восприимчивости идеологии терроризма. В статье проанализированы основные меры противодействия идеологии терроризма, принимаемые государственными органами Российской Федерации. Актуальность рассматриваемого вопроса обусловлена активной работой и поиском новых подходов в современном российском обществе с этим негативным явлением. Распространение идеологии терроризма в молодежной среде порождает рост преступлений террористической направленности. В этой связи особенно значимо проанализировать систему противодействия терроризму, осуществляемую в современной России.

**Ключевые слова:** идеология терроризма; противодействие; комплексный план; онлайн-рекрутинг; юнармия; специальная военная операция; интернет-социализация; киберпространство; цифровые инструменты.

---

Актуальность исследуемой темы обусловлена растущим негативным влиянием на современную молодежь не только деструктивными и неформальными сообществами, но и как идеология терроризма.

Идеология терроризма включает в себя публичные призывы к осуществлению террористической деятельности, публичное оправдание терроризма или пропаганда терроризма, а это в свою очередь, является уголовным преступлением, четко оговоренным в ст. 205.2 УК РФ. Вышеуказанное общественно опасное преступное явление отображено на законодательном уровне в Федеральном законе от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» в качестве одного из признаков определяющих террористическую деятельность как пропаганду идей терроризма, распространение материалов или информации, призывающих к осуществлению террористической деятельности либо обосновывающих или оправдывающих необходимость осуществления такой деятельности

Отсутствие у молодежи устойчивого социального опыта определяет уязвимость данной категории к внушениям посредством глобальной интерактивной сети «Интернет», где сегодня проводится большое количество времени. Именно интернет—социализация в большей степени влияет на мировоззрение молодого человека, определяет его ценностные ориентиры и даже близкое окружения за счет обезличивания в киберпространстве.

Молодежная среда представляет собой целевую группу, наиболее подверженную воздействию деструктивного контента, который создает условия для вовлечения молодых людей в террористическую деятельность.

Данная ситуация детерминирована определенными особенностями, свойственными молодежи: критичность по отношению к окружающему социуму, желание изменить

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Н. А. Гришко.**

действительность, высказать свое мнение, быть услышанными, а также быстрое решение финансовых вопросов. В настоящее время наиболее опасным становится онлайн—рекрутинг, в ходе которого молодые люди вовлекаются в активную антисоциальную деятельность, в том числе в деятельность террористических организаций.

Структура онлайн-рекрутинга имеет сложную структуру и основана на психологических манипуляциях и подавлении воли человека:

- вовлечение: дискуссии, игры, информирование с использованием технологий сокрытия личности автора деструктивного контента за обезличенным «ником» автора страницы в социальной сети;

- вербовочные беседы с потенциальным рекрутом: делается предложение о принятии в группу, если он сомневается, его направляют в чаты для «дозревания» или последующего отсева;

- выполнение заданий, в том числе агрессивной направленности с отчетом кураторам;

- вступление в преступную террористическую организацию, потеря самостоятельности, гибель.

Цифровая среда создает особенно удобные условия для того, чтобы организовать вовлечение молодежи в экстремизм и терроризм: возможность сохранения анонимности при организации вовлечения молодежи через деструктивный контент, возможность постоянного воздействия на личность человека, формирование зависимости и подавление воли, выполнение ряда заданий агрессивного и антиобщественного характера [6].

Данная деятельность основана на том, что человек теряет самостоятельность и наносит вред обществу, окружающим, самому себе и направлено против государственности и нравственности.

Влияние вовлечения в террористические организации на личность проявляется через психологическое воздействие:

- эмоциональное состояние личности;

- восприятие содержания и формирование отношения, представления;

- субъективная интерпретация, ассимиляция опыта;

- репрезентация опыта, стратегия поведения, субъективная оценка контента.

Ужесточение наказания за распространение деструктивного контента является необходимым в связи с высоким уровнем антиобщественной опасности.

В целях вовлечения молодежи в террористическую деятельность используются различного рода цифровые инструменты в сети интернет:

- тексты, видео, аудио, стримы, прямые эфиры, блоги в социальных сетях;

- дополненная и виртуальная реальность с деструктивным (разрушающим) содержанием;

- компьютерные игры деструктивного (агрессивного) содержания, с заданиями, нарушающими закон, в реальной жизни;

- опасные группы в социальных сетях с призывом к совершению общественно опасных поступков с публикацией отчета в социальных сетях [<https://yunarmy.ru/headquarters/about/>].

В связи со сложностью данной проблемы и ее активного проявления в интернет пространстве стратегической задачей деятельности органов власти является организация противодействия терроризму в молодежной среде. В Стратегии развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года выделены следующие аспекты:

- создание системы комплексного методического сопровождения деятельности педагогов и других работников, участвующих в воспитании подрастающего поколения;

— формирование российской гражданской идентичности; формирование у детей патриотизма, чувства гордости за свою Родину, готовности к защите интересов Отечества, ответственности за будущее России;

— развитие у подрастающего поколения уважения к таким символам государства, как герб, флаг, гимн Российской Федерации, к историческим символам и памятникам Отечества;

— развитие поисковой и краеведческой деятельности, детского познавательного туризма.

Противодействие идеологии терроризму среди молодежи включает в себя также деятельность по ужесточению законодательства, в которое должны быть внесены изменения по наказанию за онлайн-рекрутинг и организацию деятельности по вовлечению молодежи в террористические организации. Данная деятельность относится к преступным деяниям, содержащим призывы к антигосударственной деятельности, нарушению личной и общественной безопасности.

Вместе с тем необходимо развивать такие формы работы с молодежью, которые направлены на то, чтобы формировалось активное участие в общественных молодежных организациях патриотической направленности и устойчивое отторжение террористической идеологии, например, добровольное всероссийское детско-юношеское военно-патриотическое общественное движение ЮНАРМИЯ:

— в «Домах ЮНАРМИИ» организована работа секций и кружков, где юнармейцы осваивают азы начальной военной подготовки, развивают лидерские навыки, приобретают научно-технические компетенции;

— движение «ЮНАРМИЯ» объединило более 1 300 000 детей и подростков по всей стране, региональные штабы Движения представлены в 89 регионах России;

— доступ к сотням увлекательных событий, возможности изучать технику и заниматься спортом на базе ЦСКА и ДОСААФ;

— специальные смены в лучших всероссийских детских центрах, таких как «Орлёнок», «Артек», «Смена», «Океан».

В условиях проведения боевых действий направленных на защиту русскоязычного населения Малороссии против вооруженных сил Украины, на территории России активно осуществляется воздействие пропаганды посредством телекоммуникационной среды, помимо этого вносят свою лепту с искаженными фактами западные средства массовой информации, некоторые так называемые иноагенты, находящиеся за пределами территории Российской Федерации откровенно подстрекают к действиям террористического характера. Весь прошлый 2023 и первая половина 2024 г. характеризуется ростом преступлений террористической направленности (в том числе по ст. 205 УК РФ), где виновниками этих противоправных действий являются, в том числе молодые люди. Именно в условиях СВО наша страна особенно подвержена террористическим угрозам, как со стороны внешних врагов, так и со стороны внутренних.

Федеральное агентство по делам молодежи совместно с другими федеральными органами исполнительной власти планомерно реализуют мероприятия направленные на противодействие идеологии терроризма в молодежной среде и образовательной сфере, при этом Росмолодежь в части своей компетенции осуществляет по средствам конкурсов вручение грантов и субсидий молодежным творческим проектам, направленным на патриотическое воспитание молодых людей, профилактике межнациональной и межконфессиональной ненависти, а также на противодействие идеологии экстремистских и террористических идей.

На постоянной основе осуществляется деятельность в рамках образовательных программ, методических рекомендаций и календарных планов по воспитательной работе, в ходе лекций, круглых столов, творческих студенческих конкурсов, семинаров—практикумов, индивидуальных и групповых бесед, занятий и встреч среди обучающихся—

ся по минимизации и предотвращению распространения идеологии терроризма. Деятельность по формированию у обучающихся антитеррористического сознания осуществляется с учетом специфики профессиональной направленности, работа проводится как в интересах профилактических, так и в рамках воспитательных мероприятий. Данные мероприятия формируются и осуществляются в соответствии с государственной политикой и согласно нового Комплексного плана противодействия идеологии терроризма в Российской Федерации на 2024—2028 годы (утвержден Президентом Российской Федерации 30 декабря 2023 г. № Пр-2610), который разработан с учетом современных реалий, террористических угроз и является в свою очередь продолжением действующей политики государства в борьбе с терроризмом в части его идеологии).

Для приобщения молодого поколения к лучшим образцам культуры и искусства, популяризации полезного досуга и увеличения охвата детской и молодежной аудитории просветительской деятельностью используются возможности программы соц.поддержки молодежи в возрасте от 14 до 22 лет — «Пушкинская карта».

Используется потенциал образовательных организаций при реализации проектов волонтерской направленности, в рамках которых студенческие творческие коллективы выступают перед военнослужащими, получившими ранения в ходе исполнения воинского долга в зоне проведения СВО с концертами.

Противодействие экстремизму и терроризму в молодежной среде является одним из новых вызовов современности, которые приобретают наибольшую активность в современных условиях. Новый комплексный план на 2024—2028 гг. определяет современную политику государства в этой области, о первых результатах его исполнения можно будет делать выводы в ближайшее время, но определенно включил в себя еще большее количество возложенных обязанностей на его участников, а также более четко определяет и классифицирует террористические угрозы российского общества, систематизирует и определяет методы противодействия этим угрозам.

Организация противодействия террористической идеологии является стратегической целью государственной молодежной политики в сфере образования и воспитания. Данная деятельность организована в следующих направлениях:

- на основе внесения изменений в законодательство, направленное на ужесточение законодательства по организации вовлечения молодежи в террористические организации, в том числе, посредством онлайн—рекрутинга;
- на основе создания дополнительных возможностей для реализации общественной активности молодежи (посредством реализации социальных проектов и участия в молодежных общественных организациях);
- на основе реализации Стратегии развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года, в основе которой — формирование патриота, любящего Родину и защищающего национальный суверенитет.

Евсеева Д. А.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)\*

## Вопросы международного сотрудничества в сфере противодействия коррупции

**Аннотация.** Настоящая статья посвящена исследованию актуальных вопросов международного сотрудничества в сфере противодействия коррупции, которая в настоящее время выходит за рамки внутренних процессов, становясь угрозой мирового масштаба. Рассмотрены конвенционные основы противодействия коррупции в рамках международного сотрудничества. Сделан вывод о том, что с учетом актуальных изменений в структуре международных отношений и снижения роли прежних международных институтов, необходимо развивать региональное сотрудничество в названной сфере, которое основано на общности интересов соседних государств. При этом международное сотрудничество должно основываться не только на законодательной унификации, а на внедрении автоматизированных систем, прежде всего, в рамках таможенных процедур, что снизит влияние коррупционных факторов на нормальное функционирование государственных систем.

**Ключевые слова:** международное сотрудничество; противодействие коррупции; региональное сотрудничество; таможенные процедуры; коррупция.

---

Развитие международного сотрудничества в различных сферах привело к укреплению как экономических, так и социальных, культурных и иных связей между различными государствами. Вместе с тем, преступность также приобретает транснациональный характер, что на современном этапе несет угрозу национальным интересам Российской Федерации. В полной мере сказанное относится и к преступлениям коррупционной направленности, которые создают предпосылки для развития незаконной международной деятельности, способной крайне негативно сказаться на развитии российского государства, его экономике и обороноспособности.

На межгосударственном уровне достаточно давно выработан механизм сотрудничества в целях борьбы с коррупцией, представляющей глобальную угрозу. Однако изменение геополитической обстановки, обострение международных отношений, которое наблюдается с 2014 г., с началом Специальной военной операции усугубилось до крайних пределов. Международное сотрудничество находится на невысоком уровне, институты международного права практически утратили свою значимость. Выход Российской Федерации из Совета Европы, на международных площадках которого происходила достаточно активная работа по выработке и внедрению инструментов противодействия коррупции, также существенным образом снизил возможности по реализации российских инициатив в рассматриваемой сфере. Существенные изменения внешнеполитической ситуации ставят Российскую Федерацию перед новыми угрозами, в связи с чем обеспечение национальной безопасности требует совершенствования механизмов противодействия коррупции и международного сотрудничества в данной сфере в целях значительного повышения его эффективности, что существенным образом актуализирует тему настоящего исследования.

Необходимость международного сотрудничества в сфере противодействия коррупции стала осознаваться на уровне мирового сообщества достаточно давно, однако пе-

---

\* Научный руководитель: доцент С. И. Леонов.

реход к активным действиям в этом направлении происходил постепенно. Первоначально инициатива по созданию международного механизма противодействия коррупции исходила от США, которые в 1970-е гг. несли существенный ущерб от коррупционной деятельности транснациональных компаний [1]. Однако предлагаемые в тот период времени инициативы по имплементации в иностранные правовые системы универсальных антикоррупционных механизмов не нашли достаточного отклика у мирового сообщества. К вопросу международного регулирования вопросов противодействия коррупции большинство государств вернулось в рамках деятельности ООН в конце XX в. В результате длительных обсуждений в 2003 г. была принята Конвенция против коррупции, которая включила в себя максимальное количество рекомендаций, реализация которых в рамках государственной политики должна обеспечивать надлежащий уровень противодействия коррупционным проявлениям в публичной сфере.

К значительным достижениям Конвенции следует отнести разработку механизма противодействия коррупции посредством разработки государствами системы отбора кадров для государственной службы, публичных закупок, предоставления сведений о доходах государственных служащих. Реализация положений Конвенции возложена на каждое государство и не предполагает создания каких-либо наднациональных организаций для контроля за этими процессами. В этой связи международное сотрудничество на основе соглашений, конвенций и договоров в большей степени направлено на распространение единых унифицированных принципов и подходов к формированию национального законодательства в сфере предупреждения коррупции и ответственности за коррупционные правонарушения.

Вместе с тем, по справедливому утверждению Л. И. Александровой, Конвенция на данном этапе представляет собой максимально проработанный документ, потенциал которого близок к своему исчерпанию [2]. В связи с этим международное сотрудничество в сфере противодействия коррупции должно основываться на понимании механизмов ее проявления в текущей обстановке. Так, в настоящее время международное сообщество должно реагировать на актуальные вызовы и в первую очередь на коррупцию, связанную с деятельностью таможенных органов. Совершенствование развития деятельности таможенных органов в ближайшей перспективе, безусловно, связано с дальнейшей цифровизацией и автоматизацией всех процессов администрирования и контроля, что должно минимизировать возможность наделения дискреционными полномочиями должностных лиц, исключить коррупционные факторы их деятельности.

Так, в рамках ЕАЭС поставлена задача к 2030 г. обеспечить возможность и технологические условия для таможенных органов осуществлять все свои функции в автоматическом режиме. При этом все пункты пропуска, действующие на территории России, необходимо объединить в общую систему информационного обмена, которая будет подключена также и к досмотровым комплексам и другим техническим средствам контроля. Евразийская экономическая комиссия (далее — ЕЭК) предлагает распространить интеллектуальное таможенное администрирование на пять стран ЕАЭС. Основные перспективы развития таможенных органов определены на уровне государственного стратегического планирования, что получило свое отражение в Стратегии развития таможенных органов до 2030 года. Указанный документ обозначает необходимость перехода к интеллектуальной таможне, начальным этапом которого должно стать создание интеллектуального пункта пропуска (далее — ИПП). Развитие ИПП находится в неразрывной связи с совершенствованием и распространением системы «Единого окна». Программное обеспечение ИПП должно обязательно предполагать наличие возможности оперативного информационного обмена с государственными органами в режиме реального времени, что сократит скорость получения необходимой информации за счет отсутствия процедуры обработки запроса. ИПП базируется на ин-

тернете вещей (*Internet of Things, IoT*), который представляет сеть физических объектов, оборудованных встроенными технологиями для сбора и передачи данных. Инструментарий *IoT* включает в себя множество технологий, протоколов, стандартов и инструментов, которые позволяют объединять устройства, датчики, системы контроля и мониторинга в единую информационную сеть.

Справедливым в рассматриваемом аспекте представляется мнение А. А. Афолина, который определяет интеллектуальный пункт пропуска в качестве комплекса информационных систем таможенных органов, позволяющих системно решать задачи различного порядка с целью выполнения функций таможенных органов [3]. Обязательным условием считается включение в интеллектуальный пункт пропуска системы управления рисками. В данном случае предполагается полная автоматизация процесса. Однако все этапы были сформированы до появления ИПП. Результаты таможенного контроля автоматически поступают в центр электронного декларирования для дополнительного анализа полученной информации. В настоящее время необходимо решить проблему отсутствия возможности автоматического контроля веса транспортных средств, для чего требуется создание базы данных, включающей данные о государственных регистрационных знаках транспортных средств с указанием их веса, что повысит скорость и качество таможенного контроля. Вместе с тем, технологическое развитие ставит перед государством задачу определения органов, ответственных за эффективное и бесперебойное функционирование данных систем. В случае выявления определенного риска со стороны участников ВЭД товар будет направляться для проведения таможенного досмотра. Тем самым будут снижены риски коррупции для сокрытия фактов нарушения правил перемещения товаров через таможенную границу и одновременно оптимизирован сам процесс контроля, что будет повышать удобство для граждан.

Резюмируя сказанное, следует отметить, что основными направлениями развития международного сотрудничества в сфере противодействия коррупции должно стать следующее:

- расширение сотрудничества в рамках региональной интеграции на базе таких межгосударственных объединений, как БРИКС, ЕАЭС, СНГ;
- создание унифицированной нормативно-правовой базы стран, заинтересованных в объединении усилий в борьбе с коррупцией;
- формирование общих требований к таможенным процедурам и оформлению в рамках ЕАЭС;
- расширение сотрудничества по обмену опытом реализации антикоррупционных механизмов в различных сферах управления;
- объединение усилий по внедрению автоматизированных систем в целях сокращения коррупционных проявлений.

Выработанные практикой и подтвердившие свою жизнеспособность механизмы должны быть легализованы на уровне межгосударственных соглашений или, что, на наш взгляд, наиболее предпочтительно, на уровне решений региональных международных организаций. Это позволит применять унифицированные механизмы и методики, опираясь не только на собственную практическую деятельность, но и основываясь на обязательных и признаваемых всеми государствами-участниками ЕАЭС правилах [4].

Таким образом, в ходе проведенного исследования сделаны выводы о том, что международное сотрудничество в сфере противодействия коррупции основано, в первую очередь, на выработке единых подходов к формированию на национальном уровне эффективного антикоррупционного механизма, включающего как имплементацию в законодательство требований по противодействию коррупции, так и обеспечение достойной оплаты труда государственных служащих, проведение продуманной кадровой политики, позволяющей избежать конфликт интересов, реализацию принципа про-

значности сведений о доходах государственных служащих. Кроме того, на современном этапе с учетом происходящих стремительных изменений в структуре межгосударственных отношений, международное сотрудничество по противодействию коррупции должно смещаться в сторону активной региональной интеграции и включать в себя меры не только по унификации законодательных требований, но и внедрению автоматизированных цифровых систем, позволяющих минимизировать риск коррупционных проявлений, прежде всего, в сфере таможенного контроля.

#### **Список источников**

1. Трофимов, Е. В. Международное сотрудничество в сфере противодействия коррупции: глобальные тренды и российские перспективы в международной правовой политике / Е. В. Трофимов // Право и политика. — 2020. — № 9. DOI: 10.7256/2454-0706.2020.9.33981 // URL: [https://nbpublish.com/Hbrary\\_read\\_article.php?id=33981](https://nbpublish.com/Hbrary_read_article.php?id=33981) (дата обращения: 3 сентября 2024 г.).
2. Александрова, Л. И. Сотрудничество государств — участников СНГ в сфере противодействия коррупции в таможенной сфере / Л. И. Александрова // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. — 2020. — № 2. — С. 64—71.
3. Афонин, П. Н. СПбГЭТУ «ЛЭТИ» как научно-практический инкубатор интеллектуального пункта пропуска / П. Н. Афонин // В сборнике: Интеллектуальный пункт пропуска в России и мире: компетентностный подход к созданию. Сборник докладов Всероссийской практической конференции. — Санкт-Петербург, 2022 // URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=48078611> (дата обращения: 21 марта 2024 г.).
4. Куроптев, Н. Б. Основные проблемы взаимодействия таможенных представителей с таможенными органами / Н. Б. Куроптев // Бюллетень инновационных технологий. — 2020. — Том 4. — № 1 (13). — С. 72—77.

Ельцина О. А.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Особенности применения конструкции рамочного договора в сфере коммерческих правоотношений**

**Аннотация.** В статье автором раскрываются вопросы, касающиеся особенностей применения правовой конструкции рамочного договора участниками коммерческих правоотношений. Автором рассмотрены основные положения гражданского законодательства о рамочных договорах; исследованы особенности отдельных разновидностей рамочных договоров и обоснована их важность и востребованность в коммерческом обороте.

**Ключевые слова:** коммерческая деятельность; предпринимательская деятельность; рамочный договор; договор поставки; договор кредитной линии; договор организации перевозок; коммерческие правоотношения.

---

По смыслу ст. 2 ГК РФ предпринимательской деятельностью признается деятельность «самостоятельная, осуществляемая на свой риск ... направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг».

В условиях конкурентной среды при осуществлении деятельности с высоким экономическим риском, хозяйствующие субъекты стремятся обеспечить максимальную стабильность своего положения на экономических рынках. Такая стабильность возможна при формировании длительных и устойчивых правоотношений с контрагентами. Регулирование отношений таких субъектов помимо законодательных норм основывается на принципах договорной работы, а ключом к установлению длящихся и упорядоченных правоотношений является такая разновидность организационного договора как рамочный договор, посредством которого отношения, формирующиеся между контрагентами, приобретают определенность и законный характер.

Среди различных договоров рамочный договор занимает особое место в силу своей организационной направленности, что означает, что рамочный договор «как самостоятельный вид гражданско-правового договора, представляет собой соглашение двух или нескольких лиц, направленное на организацию договорных связей (отношений), заключающуюся в установлении предпосылок и условий (предмет, сроки, права и обязанности сторон) участия сторон в конкретных обязательствах и/или упорядочение организационных действий в целях эффективного и оптимального взаимодействия сторон организуемого правоотношения в будущем» [1].

Рамочным договором в определении законодателя признается «договор, определяющий общие условия обязательственных взаимоотношений сторон, которые могут быть конкретизированы и уточнены сторонами путем заключения отдельных договоров, подачи заявок одной из сторон или иным образом на основании либо во исполнение рамочного договора» [2]. Таким образом, рамочный договор служит долгосрочному урегулированию отношений сторон в целях многократного оформления имущественных сделок на зафиксированных условиях.

Таким образом, между рамочным договором и сделками, заключенными на его основании формируется двухуровневая зависимость «организующая сделка — организуемая сделка», в которой рамочный договор занимает место организующей сделки, так

---

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

как по своей сути служит определению содержания будущих организуемых соглашений. Рамочный договор является наиболее удобной, отвечающей интересам сторон договорной формой в условиях невозможности определения и прогнозирования потребностей заказчика в определенном объеме товара, работ или услуг

Целью осуществления коммерческой деятельности, как вида предпринимательской деятельности, является извлечение прибыли посредством осуществления торговой деятельности. Однако вокруг осуществления непосредственно торговли складываются сопутствующие предпринимательские отношения, содействующие осуществлению коммерческой деятельности. К таким отношениям относятся: торгово-посредническая деятельность, отношения по перевозке, хранению, страхованию предметов торговли, отношения в сфере предоставления участникам коммерческого оборота финансовых услуг.

Торговые отношения между участниками коммерческого оборота основываются прежде всего на договорах осуществления поставок. Рамочный договор поставки, или иначе его можно именовать договор организации поставок, отличается от иных договоров прежде всего формулировка его предмета. При заключении такого договора стороны указывают его предмет как встречные обязательства с одной стороны поставлять, а с другой — принимать и оплачивать товар, который стороны обязуются индивидуально определять в будущих уточняющих сделках. Порядок согласования конкретизирующих условий стороны могут выбрать любой, отвечающий интересам сторон.

Преимущества заявительного способа поставки состоит в возможности максимально сократить срок взаимодействия сторон по организации поставки очередной партии товара. В таком случае одной стороне достаточно направить заявку на поставку, а вторая сторона обязуется поставить товар в обусловленный срок. Наиболее эффективным использованием данного механизма будет при условии детальной разработки всех положений рамочного договора, что позволит избежать любых дополнительных согласований. Однако необходимо учитывать, что заявочный характер взаимодействия и высокая степень проработанности условий взаимоотношений в рамочном договоре не позволяет их динамично изменять в случае необходимости, так как любое внесение изменений потребует их согласования путем заключения дополнительных соглашений.

В отличие от заявочного способа, способ оформления уточняющих соглашений отдельным документом является более гибким в части согласования отдельных условий конкретной поставки. Такой способ подразумевает в ответ на заявку или иной запрос о поставке определенной партии товара направление поставщиком отдельного документа, уточняющего предмет и иные условия такой поставки (дополнительного соглашения, спецификации, ведомости, отдельного контракта и т.д.). Преимущество такого способа согласования состоит в том, что допускает осуществление поставки на условиях, отличающихся от согласованных сторонами ранее в рамочном договоре.

Разновидностью рамочного договора поставки является рамочный дистрибьюторский договор. Данная разновидность договора поставки, которая регламентирует отношения между производителем товара и заказчиком, приобретающим его для дальнейшей перепродажи, является непоименованной в гражданском законодательстве, однако данные отношения также часто регулируются рамочными договорами. Рамочные дистрибьюторские договоры заключаются в форме генеральных дистрибьюторских соглашений, предмет которых будут составлять действия производителя по поставке продукции и действия дистрибьютора по ее продаже. Генеральное дистрибьюторское соглашение так же может включать общие условия распространения товаров, включая установление ограничений по территории продажи продукции условия, ограничивающие дистрибьютора вправе заключать договоры с производителя аналогичных товаров с другими лицами [3].

Неотъемлемой потребностью участников коммерческой деятельности является необходимость перемещения товаров. Важность и востребованность такого рода правоотношений при осуществлении коммерческой деятельности невозможно переоценить. Перемещения, в зависимости от потребностей предпринимателей, могут осуществляться на разные расстояния и разными видами транспорта — автомобильным, железнодорожным, морским, авиационным, однако все они объединены необходимостью заключения договора перевозки. Для настоящей статьи интерес представляют договоры об организации перевозок, закрепленные в ст. 798 ГК РФ. Несмотря на то, что указанная конструкция выделена в отдельную норму, данный договор является рамочным, так как направлен на систематическое, регулярное, долгосрочное сотрудничество. По договору организации перевозок одна сторона (грузоперевозчик) и вторая сторона (грузоотправитель) согласуют общие условия перевозок, которые планируют осуществлять в будущем на протяжении определенного таким договором срока. Такой договор предусматривает совершение множества договоров перевозки грузов. Выделение такой формы рамочного договора как договор организации перевозок имеет важное практическое значение, так как такая правовая конструкция позволяет обеспечить долгосрочное планирование при необходимости осуществления регулярного и ритмичного перевозочного процесса значительных объемов грузов.

Осуществление коммерческой деятельности не представляется возможным без предоставления хозяйствующим субъектам финансовых услуг кредитными организациями. Банковский кредит является эффективным инструментом для обеспечения устойчивого функционирования и развития субъектов коммерческой деятельности. Финансовые рамочные договоры представлены различными соглашениями, прежде всего на валютном и кредитном рынках. Примером финансового рамочного договора может служить договор на открытие кредитной линии, который по своей сути является рамочным договором, устанавливающим общие условия предоставления банком кредитов клиенту, а уточняющими соглашениями будут являться отдельные кредиты. Данная конструкция показывает высокую востребованность хозяйствующими субъектами в ситуациях, когда сложно определить объем необходимого кредита. Особенностью такого договора является одностороннее право заемщика требовать от кредитора выделение кредитного транша в согласованной сумме в пределах кредитного лимита, при этом договором открытия кредитной линии не может быть установлена обязанность заемщика требовать предоставления кредитных выплат, а для кредитора не может быть установлено право требования от заемщика получения кредитных траншей.

Договорная практика в сфере около коммерческой деятельности знает большое количество разновидностей гражданско-правовых отношений, которые могут быть предметом рамочного договора: рамочный договор выполнения работ, рамочный договор оказания услуг, рамочный договор лизинга, рамочный агентский договор, рамочный договор комиссии, займа, контракции и т.д. При составлении таких договоров необходимо руководствоваться правовыми нормами, регулирующими те правовые отношения, которые будут служить предметом конкретного заключаемого рамочного соглашения.

При вступлении в договорные отношения, субъекты предпринимательской деятельности, руководствуясь экономической направленностью деятельности, стремятся выбрать форму договорного взаимодействия, обеспечивающую максимальный результат при минимальных издержках. Рамочный договор является наиболее востребованной конструкцией в сфере осуществления коммерческой деятельности, так как обеспечивает стабильность отношений участников, оптимизацию ресурсных затрат на совершение отдельных сделок. На примере рамочных договоров, которые заключаются в сфере коммерческой деятельности, продемонстрированы широкие возможности дан-

ной правовой конструкции в урегулировании договорных правоотношений сторон в самых разных областях хозяйствования.

**Список источников**

1. Шнигер, Д. О. Рамочный договор как основание возникновения обязательства, или Критика концепции статьи 429.1 Гражданского кодекса Российской Федерации // Журнал российского права. — 2016. — № 12. — С. 69—78.
2. Гудовских, Т. С. Правовая природа рамочного договора // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 8 (93).
3. Ганева, Е. О. Положительное и отрицательное содержание обязательств в рамочном договоре // Гражданское право. — 2020. — № 2.

**Жидкова М. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Правовое обеспечение антитеррористической безопасности на транспорте**

**Аннотация.** В данной статье рассмотрены меры по обеспечению антитеррористической безопасности на транспорте для граждан. Установлены некоторые возможные меры, которые можно принять, для увеличения безопасности и какие проблемы они могут образовать в будущем. Совершенствовать антитеррористическую безопасность в обозначенной сфере возможно посредством внесения изменений в ее нормативно-правовую базу. Цель исследования — изучение нормативно-правовых основ в сфере антитеррористической охраны объектов транспорта их оценка и внесение предложений по их совершенствованию.

**Ключевые слова:** антитеррористическая безопасность; терроризм на объектах транспорта; транспортная инфраструктура; террористические атаки; правовые основы борьбы с терроризмом; противодействие терроризму на транспорте.

---

Транспортная отрасль всегда представляла важнейшую составную часть производственного цикла, и поэтому во все времена особое внимание уделялось ее эффективному функционированию, которое неразрывно связано с требованиями по обеспечению безопасности на объектах транспорта. Благодаря эффективной и безопасной работе транспорта обеспечиваются основные условия жизнедеятельности государства. Транспортная отрасль в том числе выступает важнейшим инструментом решения социально-экономических и внешнеполитических задач любой страны. Задачи, связанные с обеспечением транспортной безопасности, становятся все сложнее, а от их решения напрямую зависит национальная безопасность.

Большинство современных исследователей, перечисляя факторы, создающие основной массив угроз национальной безопасности, отмечают возрастание случаев терроризма на объектах транспорта. Преступные проявления членов террористических организаций являются мощными факторами, дестабилизирующими социально-политическую ситуацию в нашей стране, и продолжают оставаться внушительной угрозой национальной безопасности государства.

Значительная степень общественной опасности проявлений терроризма обусловливается особыми способами насилия, что в свою очередь порождает страх, неуверенность, панику в обществе. Поэтому в настоящее время как можно больше внимания должно уделяться вопросам совершенствования антитеррористической безопасности и повышения ответственности за совершение террористических атак, и прежде всего путем внесения изменений в законодательство и совершенствования правоприменительной практики. В наши дни в разнообразных отраслях знаний учеными и специалистами делается акцент на необходимости исследования проблемных вопросов совершенствования антитеррористической безопасности [1, стр. 68], поскольку вопреки значительному количеству разнообразных исследований, охватывающих широкий спектр аспектов борьбы с терроризмом, проблема совершенствования антитеррористической безопасности на объектах транспорта продолжает оставаться чрезвычайно актуальной. И несмотря на частичную проработку отдельных ее аспектов, в целом она не была обстоятельно рассмотрена на страницах научной и специальной литературы.

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **М. А. Матвеева.**

Анализ этой литературы позволяет утверждать, что комплекс транспортного обеспечения представляет собой важнейшую составляющую современного общества, а его антитеррористическая защищенность является первостепенной задачей государства, и как любая сложнейшая проблема, включает в себя разнообразные аспекты, которые требуют системного подхода к их эффективному решению. Масштабы и степень сложности задач в сфере организации и управления, которые возникают при обеспечении антитеррористической безопасности на объектах транспорта, настолько обширны, что для их решения необходимо привлечение колоссальных и разнообразных материально-технических и людских ресурсов.

Сферу обеспечения антитеррористической безопасности на объектах транспорта регулируют: Конституция РФ, международные договоры, федеральные законы, нормативные правовые акты Президента и Правительства РФ, иные нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти России и ее субъектов.

Федеральный закон «О противодействии терроризму» установил основные правовые и организационные основы профилактики терроризма и борьбы с ним. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» внес изменения в ФЗ «О транспортной безопасности», дополнив его ст. 121, 122, 123. Указ Президента РФ от 14 июня 2012 г. № 851 утвердил порядок установления уровней террористической опасности. Указом Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 создана комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте. Постановлением Правительства РФ от 14 августа 1992 г. № 587 «Вопросы частной детективной (сыскной) и частной охранной деятельности» утвержден Перечень объектов, подлежащих государственной охране. Распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р утверждена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте.

Безопасность на транспорте регламентируется в том числе и рядом ведомственных нормативных правовых актов. Необходимо также отметить, что Концепция противодействия терроризму в нашей стране важнейшей приоритетной задачей определяет обеспечение безопасности граждан и антитеррористическую защищенность инфраструктурных, жизнеобеспечивающих объектов и мест массового нахождения населения.

Мониторинг нормативно-правовой базы, регулирующей обеспечение безопасности на объектах транспорта, свидетельствует о том, что большинство проблем, связанных с обеспечением безопасности объектов транспорта, чрезвычайно взаимосвязаны. Они также имеют общее содержание. Поэтому далее кратко остановимся на рассмотрении факторов, затрудняющих профилактическую деятельность в сфере совершенствования антитеррористической безопасности на объектах транспорта. В современных условиях транспортный комплекс стал отраслью, в которой наиболее интенсивно происходит внедрение достижений и разработок высокотехнологической сферы. На транспортных объектах стали использовать автоматизированные системы контроля и управления, которые с каждым годом все активнее вытесняют персонал из этой сферы деятельности и в то же время позволяют значительно усовершенствовать перевозку на различных видах транспорта.

Рассматриваемые нововведения порождают потребность разработки и незамедлительного введения в действие мероприятий по обеспечению безопасности персонала и пассажиров на рассматриваемых объектах. Все возрастающий пассажиропоток предъявляет повышенные требования к организации работы дежурных и диспетчерских служб, их оснащенности и квалифицированности. Потому что неправомерное проникновение на объекты транспортного комплекса не просто приводит к неполадкам в эксплуатации транспортных объектов, а несет угрозу масштабных техногенных ката-

строф. Ряд современных исследователей проблемы транспортной безопасности полагают, что в дальнейшем возможно совершение кибертеррористических атак посредством вмешательства террористов в систему контроля за воздушным или наземным сообщением с целью выведения из строя объектов воздушного, наземного либо подземного транспорта.

Данные угрозы вынуждают ставить перед правоохранителями проблемы, которые возможно разрешить лишь посредством использования наработок в сфере высоких технологий с привлечением специалистов, которых ранее не задействовали в подобных ситуациях. Если рассматривать проблему антитеррористической безопасности транспорта с уголовно-правовых позиций, то окажется, что важнейшей задачей при правовом регулировании терроризма на объектах транспорта остается определение сущности и предмета самого понятия «транспортный терроризм». В настоящее время отсутствует четкая нормативная дефиниция анализируемого вида террористической угрозы. Важнейшей составляющей, или даже основой уголовно-правового противодействия терроризму, является Уголовный кодекс Российской Федерации (далее — УК РФ).

Однако при всем положительном его воздействии на террористическую преступность следует упомянуть о том, что в ст. 205 УК РФ совершение теракта на транспорте не закреплено как квалифицирующее обстоятельство. При этом, как нами уже было отмечено, значительное количество террористических актов было совершено именно на объектах транспорта. А вот упоминая другие объекты, представляющие повышенную опасность, как, например, те, которые перечислены в п. «а» ч. 3 ст. 205 УК РФ (объекты использования атомной энергии), законодателем особенно отмечена потенциальная угроза для них, также наступление пагубных последствий в случае террористических атак. По нашему мнению, необходимо включить в п. «а» ч. 3 ст. 205 УК РФ положение относительно совершения теракта, посягающего на транспортные объекты. В связи с тем, что транспортные структуры представляют собой места массовой концентрации населения, для них характерна большая уязвимость, а в случае террористической атаки их разрушение может привести к не менее тяжким последствиям, чем на объектах, перечисленных в п. «а» ч. 3 ст. 205 УК РФ.

Стратегия борьбы в сфере обеспечения антитеррористической безопасности на объектах транспорта должна состоять не только из силовых мер противодействия. Предотвращение рассматриваемой преступности должно представлять собой деятельность по недопущению террористических угроз на транспорте. Борьба с терроризмом на объектах транспорта не должна вестись только в ходе реагирования на уже совершенные террористические атаки. Возникающие сложности в сфере обеспечения антитеррористической безопасности на объектах транспорта требуют переосмысления данного явления на основе системного подхода, предполагающего проведение всестороннего исследования правовых моделей по противодействию ему. Разрешение большинства имеющихся проблем в сфере обеспечения антитеррористической безопасности на объектах транспорта может выражаться не только в их современном техническом оснащении, но и в адекватном упреждающем подходе к организации форм и методов противодействия рассматриваемому феномену. Проведенное исследование является свидетельством того, что перед всеми группами транспортных объектов стоит одна и та же важнейшая задача — выработка мероприятий по обеспечению антитеррористической безопасности, в том числе разработка нормативных актов и последующее совершенствование нормативно-правового регулирования деятельности, связанной с антитеррористической защищенностью транспорта.

#### **Список источников**

1. Сухомлинов, А. В. Политика обеспечения транспортной безопасности и противодействия терроризму в России (на материалах железнодорожного транспорта) : автореф. дис. ... канд. пол. наук. — Москва, 2012.

**Жмака А. Г.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \* ;  
руководитель центра ФГБОУ ВО «Российский университет медицины»  
Минздрава России

## **Особенности правового регулирования транспортных и коммерческих услуг в условиях развития грузовых деревень**

**Аннотация.** Вопросы развития и трансформации современных логистических комплексов приобретают все большую актуальность в современном мире. «Грузовая деревня» как новейшая форма логистического объекта, направленного на упрощение и в тоже время ускорение этапов поступления и передачи грузов, все больше интересует современных исследователей и государственных деятелей, поскольку развитость и актуализация данной сферы в настоящее время находится на очень высоком уровне. При этом остаются актуальными и не раскрытыми вопросы регулирования как транспортных, так и коммерческих услуг, оказываемых в условиях развития грузовых деревень.

**Ключевые слова:** грузовая деревня; транспортные услуги; коммерческие услуги; транспортная инфраструктура; развитие инфраструктуры; бизнес-проект.

Логистические потоки в современном мире имеют слишком активную направленность и скорость изменения. Мониторинг в данной сфере для многих компаний является одним из направлений деятельности, поскольку именно от грамотного выбора логистического провайдера может зависеть доходность и возможность достойной реализации бизнеса. В современном мире, когда большинство покупок, заказов и предоставления услуг осуществляются посредством сети интернет и онлайн-заказов, вопросы надлежащей логистической структуры становятся все более востребованными.

Безусловно, одним из главных событий, послуживших такой активной развитости сферы онлайн-заказов, стала пандемия, в период которой сфера логистики не справлялась и требовала скорейшего разрешения имеющихся проблем и потребностей общества. Покупательский спрос вырос, активы в части усиления интереса к интернет-магазинам также возросли.

Активность развития логистических активов стала возможна, в том числе с учетом перевода множества рабочих мест на удаленную работу в условиях круглосуточного контроля. Обеспечение логистического движения посредством грузовых деревень в режиме бесперебойной работы также послужило одним из привлекательных факторов привлечения дополнительных активов и ресурсов.

По данным *Statista*, через несколько лет около 73% покупок в мире будут совершаться с мобильных устройств. Поэтому многие логистические компании заинтересованы в оптимизации структуры своих издержек и построению наиболее эффективных цепочек поставок, в том числе посредством реализации своих задач путем проведения логистических активов через грузовые деревни.

Транспортная стратегия России, утвержденная на 10 лет, стала одним из ключевых факторов обеспечения основ правового регулирования транспортных и коммерческих услуг и путей взаимодействия в условиях развития и функционирования грузовых деревень. Транспортно-логистические сети являются важнейшей частью центра логистического взаимодействия для обеспечения транспортным ресурсом многие секторы России. Развитие грузовых деревень в их привлекательности и приоритетности выбо-

---

\* Научный руководитель: доктор юридических наук, доцент **А. А. Чеботарева.**

ра становится тем принципиально важным ресурсом, который основывается на том, какой транспорт, а именно взаимодействие нескольких видов транспорта может обеспечить своевременную передачу груза.

Основные логистические узлы грузовых деревень должны взаимодействовать с вспомогательными логистическими центрами, что обеспечит также заинтересованность коммерческих организаций в заключении контрактов и договоров [2, стр. 82].

С развитием уровня логистического аутсорсинга (*pl*-модальность) возрастают масштаб и перечень затрагиваемых отраслей экономики, которые непосредственно подвержены влиянию логистического терминала. Аутсорсинг в вопросе перевалки грузов с одного вида транспорта на другой и в сфере оказания дополнительных услуг развивался со стороны портов и железнодорожных станций, откуда грузы перевозились грузовым, а затем и автомобильным транспортом.

В начале XX в. в городах начали формироваться первые крупные товарные станции, которые являлись пунктами погрузки и выгрузки грузов на железнодорожный транспорт. Необходимость обеспечения эффективного взаимодействия видов транспорта по мере роста запросов со стороны грузоотправителей уже в рыночных условиях привела к развитию нового вида логистического бизнеса — отдельных специализированных логистических терминалов. Их появление вывело качество оказания логистических услуг на новый уровень.

На современном этапе развития логистики происходит формирование новой, еще более сложной логистической инфраструктуры, позволяющей оказывать клиентам не только логистические, но и таможенные, социальные, консалтинговые и девелоперские услуги, отвечающие принципам четыре уровня логистического аутсорсинга предприятий (4*pl*-логистика), когда логистические провайдеры распространяют сферу своей деятельности и на внутренние логистические процессы своих клиентов. Подобные комплексы являются наиболее прогрессивными для России проектами развития промышленности, и их развитие поддерживается государством на региональном и федеральном уровнях посредством прямого субсидирования, предоставления налоговых льгот, льгот на коммунальные услуги и других мер экономического стимулирования деятельности бизнеса [3, стр. 71].

Первый в России проект в формате «грузовой деревни» появился в Калужской области. Это был совместный проект группы компаний *Freight Village RU* в Ворсино, разработанный при содействии Ассоциации грузовых деревень (*freight village*) Германии (*DGG — Deutschen GVZ-Gesellschaft*, Бремен, Германия). Главная идея состояла в том, чтобы при помощи данной концепции позволить логистическим компаниям оптимизировать перевозки, обеспечивая возможность размещения распределительных центров в непосредственной близости к инфраструктуре контейнерного терминала.

В этом то, по сути, и заключаются фундаментальные преимущества любой грузовой деревни: она должна быть расположена, как уже было указано выше, в районе индустриального парка вблизи крупного центра потребления на пересечении основных транспортных потоков. Как показывает международный опыт, при общем росте контейнерных ж/д перевозок грузовые деревни растут быстрее традиционных складов и железнодорожных терминалов за счет исключения лишнего транспортного плеча [1, стр. 8]. Этот факт имеет особое преимущество у компаний, которые производят пересортировку перед доставкой в магазины или клиентам и для производителей продукции высокой степени переработки, каких как мебель, техника, одежда.

Безусловно, подобная инфраструктурная модель требует от застройщиков в приоритете повышение качества обслуживания и доступности предоставляемых услуг, в том числе развитие «зеленой логистики» и снижение логистических издержек; как уже было сказано выше — создание новых рабочих мест и повышение уровня жизни населения; обеспечение удобной логистики для компаний *e-commerce* и *offline*-торговли,

транспортных компаний и производителей; в том числе разгрузка улично-дорожной сети.

В рамках новой транспортной стратегии запланировано увеличить пропускную способность аэропортов в туристических центрах, расширить сеть автодорог, повысить уровень воды в реках для судоходства, а также модернизировать ключевые пункты пропуска через госграницу.

Описанный выше процесс эволюции теоретических и практических знаний о комплексных логистических объектах позволяет сделать вывод о том, что в настоящее время именно грузовые деревни и их предшественники — терминальнологистические центры — являются наиболее прогрессивным форматом сухопутных логистических комплексов, концентрирующих в себе все наиболее современные представления о работе с логистическими потоками и с производством промышленной продукции.

#### **Список источников**

1. Грузовая деревня — новый элемент транспортно-логистической системы / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, Д. Ю. Роменский [и др.] // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. — 2022. — № 11. — С. 3—9.
2. Дроздова, Е. И. «Грузовая деревня» — современная модель организации инфраструктуры транспортно-логистических центров // Молодой ученый. — 2022. — № 35 (430). — С. 82—83.
3. Никифорова, А. Н. Грузовые деревни — новый уровень сервиса для грузоотправителей / А. Н. Никифорова // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : Материалы IV Международной научно-практической онлайн-конференции, Гомель, 27 апреля 2023 года / Под редакцией профессора В. Г. Гизатуллиной. — Гомель : Учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта», 2023.

**Жмака А. Г.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \* ;  
руководитель центра ФГБОУ ВО «Российский университет медицины»  
Минздрава России

## **Проблемы развития и правового регулирования грузовых деревень**

**Аннотация.** На современном этапе развития общества совершенствование логистической инфраструктуры страны занимает особое место. Это обусловлено активностью развития транспортной логистики в различных населенных пунктах по всей стране. Товарные станции начали строиться еще в начале прошлого века, которые служили местами погрузки и отгрузки товаров именно для перевозки по железным дорогам. Транспортное ориентирование бизнеса, развитие инфраструктур различного уровня, в том числе с учетом необходимости увеличения логистических комплексов, имеющих возможность принять и отгрузить товар, приводит к тому, что во всех городах появляется необходимость развития и расширения указанных структур. Именно в данном ключе появляется актуальность развития грузовых деревень, которые могут стать основным объектом привлекательности для развития современного бизнеса.

**Ключевые слова:** грузовая деревня; правовое регулирование; грузоперевозки логистика; логистический центр.

Наименование различных логистических комплексов встречаются во многих научных трудах уже на протяжении многих лет. Это говорит о том, что факт развития логистики, заинтересованности в развитии данной сферы как обществом, развивающим бизнес в различных направлениях и объемах, так и государством, имеющим заинтересованность в развитии всех сфер, в том числе и товарно-промышленных.

«Грузовая деревня» по своей сути представляет собой аналог морского порта, через который проходят товары, то есть, это так называемый транспортный узел, в пределах которого осуществляется деятельность по перевозке и транспортировке грузов, то есть логистических потоков.

Ориентируясь на утвержденную до 2035 г. Транспортную стратегию РФ, можно отметить, что приоритетной задачей в данном направлении является увеличение входящих и исходящих потоков. Одной из приоритетных задач ставится увеличение контейнерных перевозок и выведение данной сферы на новый уровень с целью усиления привлекательности данной сферы, улучшения сервиса работы и наращивания объемов движения грузов, в том числе и посредством развития так называемых грузовых деревень.

Провайдеры логистических услуг смогут более систематизировано контролировать и обеспечивать поток движения внутренних и международных перевозок, что приведет к получению прибыли государством, поскольку развитие данной инфраструктуры повлечет рост комплексов, а значит и возможность сдачи в аренду складских помещений, офисов и грузовых площадок [2, стр. 70]. Территория грузовых деревень в данном случае станет предметом заинтересованности различных бизнес-проектов, поскольку данные площадки будут интересны не только со стороны оперативности доставки грузов, но и финансовой составляющей.

При этом актуальным остается вопрос привлекательности грузовой деревни. В данном случае, оценка интереса и уровня заинтересованности в конкретной грузовой де-

---

\* Научный руководитель: доктор юридических наук, доцент **А. А. Чеботарева.**

ревне будет зависеть также и от обеспеченности удобного примыкания различных видов транспорта, в том числе с учетом дальности доставки грузов и динамики передвижения.

Такой грузовой узел, как грузовая деревня, должен создавать максимально удобные условия для мультимодальных перевозок, то есть иметь возможность сообщения и оперативности передачи грузов как минимум тремя видами транспорта. Их функционирования может регулироваться и доходить до промышленных масштабов, поскольку первоочередным видом транспорта, которым предполагается доставка и передача грузов, является железная дорога.

Терминально-логистические центры являются так называемыми первооткрывателями данной сферы, поскольку именно на их базе формировались и разрабатывались проекты грузовых деревень. Безусловно, современные грузовые деревни являются наиболее прогрессивным на современном этапе развития сухопутных логистических потоков, способом доставки грузов и в масштабном смысле грузового сообщения.

Зарубежный опыт развития грузовых деревень демонстрирует нам положительную динамику их развития при условии охвата транспортного сообщения как минимум посредством железнодорожного и автомобильного транспорта с еще большим повышением уровня привлекательности при возможности оперативного сообщения с авиатранспортировкой. При наличии собственного речного порта, находящегося в оперативной доступности уровень заинтересованности в данной грузовой деревне также возрастает [1, стр. 143].

Развитие грузовой деревни как проекта, который начинается с нуля, может претерпевать на пути своего развития множество изменений, начиная с проектной документации, требующей утверждения и лицензирования, заканчивая направленностью и охватом различных отраслей с учетом их специализации. Нельзя не отметить, что политика стимулирования данных структур является также задачей государства, поскольку масштаб активности функционирования, развития и охвата отраслей может достигать огромных масштабов, затрагивая промышленность и в целом интересы государства.

При этом отметим, что несмотря на возможность внесения каких-либо изменений на протяжении реализации проекта по созданию грузовых деревень, необходимо поддержание и сохранение единой концепции самой грузовой деревни, что подразумевает под собой необходимость сохранности утвержденной терминальной инфраструктуры распределения транспорта, отведенный участок земли для реализации проекта в промышленных масштабах, сохранение в утвержденном количестве складские и промышленные помещения, а также дорожную развязку как автомобильную, так и железнодорожную и т.д., наличие также установленных проектом контрольных точек, включающих таможенные посты, системы депо и др.

Вопросы проектирования и эксплуатации большинства этих объектов по отдельности выходят за рамки предмета данного исследования, но, рассматривая роль и значимость железнодорожного транспорта для грузовой деревни, можно более подробно остановиться на компоновке основных элементов железнодорожной инфраструктуры грузовой деревни, так как этот вопрос пока недостаточно широко отражен в научной литературе.

Важными отличиями предлагаемого в настоящем исследовании подхода к использованию железнодорожного транспорта в составе ГД можно выделить следующие тезисы:

— интермодальный терминал проектируется сквозным для задействования его в системе ускоренных грузовых перевозок как промежуточного пункта маршрутов транзитных поездов, как и начально-конечной станции таких поездов;

- интермодальный терминал проектируется как место осуществления грузосортировочных операций с интермодальными транспортными единицами;
- для большинства земельных участков, предназначенных для промышленной застройки не крупными предприятиями, предусматривается возможность подвода пути необщего пользования;
- работа с инертными строительными грузами выводится на отдельную площадку;
- для земельных участков, предназначенных для промышленной застройки крупными предприятиями, предусматривается обязательный подвод пути необщего пользования [3, стр. 48].

Таким образом, железнодорожная инфраструктура грузовой деревни представлена несколькими ключевыми комплексами, специализированными на различных задачах: парком «малые промышленные предприятия», парком «контейнерный», парком «крупные промышленные предприятия», подъездными путями к предприятиям и магистральной железнодорожной линией.

Каждый из трех парков имеет возможность быть пунктом формирования маршрутизированных отправок, контейнерных поездов и ускоренных грузовых поездов. Предложенная компоновочная схема железнодорожного хозяйства грузовой деревни позволяет совместить преимущества работы локального ППЖТ с парком маневровых локомотивов с преимуществами работы контейнерного (интермодального) железнодорожного терминала как наиболее востребованного вида наземного терминала.

Представленные в статье положения развивают концепцию грузовой деревни как комплексного транспортно-ориентированного проекта промышленной застройки территорий. Разработанный мастер-план грузовой деревни и ее железнодорожного хозяйства, ориентированный на максимизацию производительности железнодорожного транспорта, может использоваться при проектировании территорий новых грузовых деревень и индустриальных парков при практической реализации положений Транспортной стратегии.

#### **Список источников**

1. Велиева, Е. А. Анализ развития и размещения логистических центров в России и за рубежом / Е. А. Велиева, Е. Э. Червотенко // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. — 2024. — Том 1. — С. 142—147.
2. Никифорова, А. Н. Грузовые деревни — новый уровень сервиса для грузоотправителей / А. Н. Никифорова // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : Материалы IV Международной научно-практической онлайн-конференции, Гомель, 27 апреля 2023 года / под редакцией В. Г. Гизатуллиной. — Гомель : Учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта», 2023.
3. Экономика и логистика грузовых деревень / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, Д. Ю. Роменский [и др.] // Экономика железных дорог. — 2022. — № 10. — С. 41—50.

**Ибрагимов Ш. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Эволюция российского потребительского рынка в условиях экономической нестабильности**

**Аннотация.** Статья посвящена эволюции российского потребительского рынка в условиях экономической нестабильности, охватывая изменения, происходившие с конца XX в. по настоящее время. В работе анализируется влияние экономических кризисов, девальвации рубля, санкций, а также глобальных факторов, таких как пандемия COVID-19, на поведение потребителей и структуру спроса. Особое внимание уделяется переходу от импортозамещения к стимулированию локальных производителей, а также росту онлайн-торговли и цифровизации. Рассматривается текущая ситуация на потребительском рынке, его адаптация к условиям экономической нестабильности и прогнозы развития в будущем. Также рассматриваются внешние и внутренние экономические факторы, влияющие на динамику потребительского поведения в России.

**Ключевые слова:** российский потребительский рынок; экономическая нестабильность; санкции; инфляция; девальвация рубля; кризисы; импортозамещение; онлайн-торговля; цифровизация; пандемия.

---

Российский потребительский рынок прошел через несколько крупных этапов трансформации с конца 1980-х гг., когда началась интенсивная экономическая нестабильность, продолжавшаяся через реформы переходного периода, кризисы 2008 и 2014 гг., и, наконец, на фоне пандемии COVID-19, ставшей новым вызовом для рынка. Экономическая нестабильность, сопровождавшая российскую экономику в последние три десятилетия, оказала глубокое влияние на структуру потребления, покупательскую способность населения и на отношения между производителями и потребителями.

После распада Советского Союза в 1991 г. начался переход к рыночной экономике. В этот период российский потребительский рынок столкнулся с резким падением уровня жизни, гиперинфляцией и дефицитом товаров, что значительно изменило структуру потребления. «Гиперинфляция и экономический шок привели к резкому падению покупательской способности населения, и потребители начали искать способы адаптироваться к новым условиям, выбирая товары, соответствующие их ограниченным финансовым возможностям» [1]. В условиях кризиса потребительский рынок оказался в условиях дефицита товаров, что обусловило резкое сокращение ассортимента на полках магазинов и привело к росту спроса на товары первой необходимости.

Это время стало поворотным в истории российского потребительского рынка, когда потребности и предпочтения граждан страны стали зависеть не только от качества товаров, но и от их доступности. В условиях кризиса начало развиваться новое потребительское поведение, ориентированное на доступность, практичность и долговечность товаров. Вслед за переходом к рыночной экономике российские граждане начали активно использовать альтернативные способы приобретения товаров, такие как неформальная торговля или покупка через неофициальные каналы, что явилось реакцией на дефицит в официальных торговых сетях.

Переломным моментом в истории российского потребительского рынка стал 1998 г., когда произошел российский финансовый кризис. В условиях падения рубля и резкой

---

\* Научный руководитель: доцент **Е. О. Сирякова.**

инфляции покупательская способность населения вновь снизилась, что привело к еще большему удешевлению потребительского спроса. «В условиях финансового кризиса российские потребители были вынуждены пересмотреть свои привычки и сделать акцент на необходимости экономии. В этот период наблюдается рост спроса на дешевые товары и услуги, а также на продукцию, произведенную внутри страны» [5]. Кризис в 1998 г. усилил тенденцию к экономии и изменению покупательских привычек.

Однако с начала 2000-х гг. экономика России, благодаря высоким ценам на нефть и газ, начала стабилизироваться, что позволило улучшить покупательскую способность населения и стимулировать спрос на товары более высокого качества. В этот период произошел рост потребления товаров длительного пользования, таких как автомобили, бытовая техника и электроника. Тем не менее, российский потребительский рынок оставался подвержен внешним экономическим шокам, о чем свидетельствует кризис 2008 г., когда мировой финансовый кризис повлиял на экономику России. «Кризис 2008 г. оказал негативное воздействие на потребительский рынок, так как снижение покупательской способности населения привело к резкому сокращению спроса на товары среднего и высокого сегмента» [2].

Вслед за кризисом 2008 г. российский потребительский рынок пережил еще одно потрясение в 2014 г., когда вследствие санкций и экономической изоляции России от Запада произошла девальвация рубля. Санкции и экономические ограничения, введенные в отношении России после событий на Украине, привели к значительному росту цен на импортные товары. «Экономические санкции оказали значительное влияние на потребительский рынок, особенно на продукты питания, автомобили и бытовую технику, что вызвало увеличение цен на эти товары, а также снижение доступности зарубежных товаров» [3]. Это время ознаменовалось тенденцией импортозамещения, когда россияне стали активно переходить на покупку товаров отечественного производства, что стимулировало развитие российского производства, особенно в сельском хозяйстве и пищевой промышленности.

Ключевыми аспектами изменений на российском потребительском рынке стали увеличение доли товаров отечественного производства и рост популярности продукции из развивающихся стран, таких как Китай и Турция. В условиях экономической нестабильности россияне начали все чаще обращаться к более дешевой продукции, что стимулировало развитие новых категорий товаров, таких как дешевые мобильные телефоны, одежда и бытовая техника.

Одним из наиболее значимых изменений на российском потребительском рынке стало расширение онлайн-торговли. В условиях кризисов, особенно после 2014 г., российские потребители начали все чаще использовать интернет-магазины, что способствовало росту сегмента e-commerce в стране. «Цифровизация и рост онлайн-торговли стали важными трендами, которые значительно изменили рынок потребления и потребительские привычки. Онлайн-платформы для торговли стали основным способом получения товаров для большинства граждан, что позволило значительно повысить доступность товаров в условиях экономической нестабильности» [4].

Пандемия COVID-19 стала новым испытанием для российского рынка. В 2020 г., когда мир столкнулся с глобальной пандемией, российские потребители были вынуждены пересмотреть свои привычки. Пандемия ускорила цифровизацию и привела к бурному росту онлайн-торговли. В условиях изоляции и закрытия магазинов многие россияне начали активно заказывать товары через интернет, что способствовало расширению рынка электронной коммерции. В этот период особенно возросла популярность продуктов для здоровья, бытовой химии, продуктов питания и одежды для дома. В то же время пандемия показала важность цифровых технологий и услуг, таких как онлайн-образование и доставка товаров.

Нынешняя ситуация на российском потребительском рынке характеризуется рядом продолжающихся экономических проблем, таких как высокая инфляция, нестабильный курс рубля и внешняя изоляция, что влияет на структуру потребления. При этом наблюдается устойчивый рост спроса на товары и услуги внутреннего производства, а также увеличение интереса к отечественным брендам. В условиях экономической нестабильности российский потребительский рынок продолжает развиваться, особенно в сегменте товаров низкой и средней ценовой категории.

С 2022 г., после введения масштабных международных санкций в ответ на геополитическую ситуацию, российский потребительский рынок снова столкнулся с трудностями. Введенные ограничения на экспорт, падение рубля и проблемы с логистикой стали основными вызовами для потребителей и бизнеса.

Снижение покупательской способности, продолжение девальвации рубля и инфляция привели к снижению реальных доходов населения.

Сокращение импорта и переход на заменители — российские потребители столкнулись с дефицитом западных товаров, что вызвало рост интереса к товарам производства стран СНГ и Китая.

Особенно ощутимым был рост цен на продовольственные товары, что затруднило жизнь многим россиянам.

Российские компании начали активнее искать альтернативных поставщиков и рынки сбыта в Азии и на Ближнем Востоке.

В 2024 г. российский потребительский рынок продолжает оставаться под воздействием глобальных экономических факторов, таких как санкции, высокая инфляция, нестабильность валютных курсов и продолжающиеся геополитические напряжения. Однако, несмотря на сложные условия, наблюдаются важные тренды и адаптации, которые демонстрируют определенную устойчивость рынка и реакцию потребителей на новые вызовы. В этом контексте можно выделить несколько ключевых аспектов.

После введения международных санкций против России в 2014 г. и усиления экономической изоляции в 2022 г., российский потребительский рынок столкнулся с резкими изменениями. Санкции, включая ограничения на экспорт технологий и товаров, а также ограничения на банковские транзакции, привели к сокращению импорта товаров, что затруднило доступ россиян к западным брендам и товарам.

Поскольку Россия утратила доступ к множеству западных товаров и технологий, это привело к дефициту многих продуктов и сырья, особенно в высокотехнологичных сферах, таких как электроника, автомобили, бытовая техника и медицинское оборудование.

В условиях внешнеэкономической изоляции Россия усилила торговые связи с Китаем, Турцией, странами СНГ и другими партнерами. В результате, российские потребители начали получать товары из этих стран, что привело к росту популярности китайских и турецких брендов, а также местного производства, которое начало быстро развиваться.

Замещение западных товаров: Российские производители и компании начали развивать собственные аналоги западных товаров. Это отразилось на рынке продуктов питания, одежды, автомобилей, бытовой техники и электроники. Например, российские производители начали активно развивать новые марки автомобилей и бытовой техники, заменяя ранее популярные западные бренды.

Прогнозы на будущее свидетельствуют о том, что российский потребительский рынок будет продолжать адаптироваться к изменяющимся экономическим условиям. Рост онлайн-торговли и цифровизация продолжат оставаться важнейшими факторами развития. В то же время тенденции импортозамещения и поддержка отечественного производства останутся актуальными для российской экономики. Важным моментом для будущего рынка является также необходимость повышать качество отечествен-

ных товаров, что позволит России сократить зависимость от импорта и улучшить положение на международной арене.

**Список источников**

1. Петров, А. В. Экономические кризисы и их влияние на потребительский рынок России // Вестник экономики и бизнеса. — 2013. — 4(2). — С. 56—67.
2. Бочаров, В. И. Финансовые кризисы и потребительский спрос в России // Экономические исследования. — 2017. — № 25(1). — С. 22—34.
3. Михайлова, С. Ю. Санкции и их влияние на российский рынок потребления // Вопросы экономической политики. — 2018. — 11(3). — С. 88—92.
4. Кузнецова, Л. Г. Цифровизация в условиях пандемии: Изменения в потребительском поведении и тенденции онлайн-торговли // Экономика и инновации. — 2020. — № 15(4). — С. 45—50.
5. Голубева, Е. П. Импортозамещение и изменения в потребительских предпочтениях в России // Журнал экономики и социальной политики. — 2022. — № 18(2). — С. 33—42.

**Ибрагимов Ш. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Особенности проведения отдельных видов ярмарок**

**Аннотация.** Статья посвящена особенностям проведения различных видов ярмарок, рассматриваются ключевые аспекты их организации, с акцентом на традиционные и современные формы ярмарочной торговли. Анализируются вопросы выбора места, времени проведения, а также роль ярмарок в развитии экономики и культуры. Особое внимание уделено социальным и культурным последствиям ярмарочной деятельности, включая влияние на местные сообщества и их культурное самовыражение. Рассматриваются ярмарки как культурные и коммерческие события, их значение для туристической привлекательности регионов и особенности взаимодействия с местными властями и предпринимателями. В статье также обсуждаются вызовы и перспективы развития ярмарок в условиях цифровизации и глобализации.

**Ключевые слова:** ярмарка; организация ярмарок; виды ярмарок; культура; экономика; традиционные ярмарки; современная торговля; социальные аспекты ярмарок.

---

Ярмарки играют важную роль в экономической, социальной и культурной жизни различных стран и регионов. Их история насчитывает столетия, и в разных культурах они имели различные функции: от простого рынка товаров до площадки для культурных обменов и мест проведения развлекательных мероприятий.

Согласно методическим рекомендациям по организации ярмарочной торговли в Российской Федерации. Письмо Минпромторга России от 3 марта 2015 г. № ЕВ-3949/08 «О дальнейших мерах по развитию ярмарочной торговли» ярмарка — это самостоятельный торговый формат, представляющий собой ограниченное во времени, как правило, периодически повторяющееся торговое или торгово-праздничное мероприятие, организуемое в заранее определенном месте (на ярмарочной площадке), с установленным временем и сроком проведения, а также периодичностью (для регулярных ярмарок), на котором множество продавцов (участников ярмарки) предлагают покупателям товары (работы, услуги) в соответствии с типом (специализацией) ярмарки.

Ярмарочная торговля обладает отличающимися ее от других торговых форматов особенностями, позволяющими осуществлять организацию и проведение торговли практических на любых площадках и освобождать их, в случае необходимости, в кратчайшие сроки (например, нестационарность, легковозводимость размещения торговых объектов). Особенностью ярмарки является ее привязка к массовым мероприятиям и к месту проведения. Контролирующие органы указывают на обязательность организации ярмарок в местах повышенного сосредоточения покупателей, в местах небольшого пешеходного трафика, на площадках у крупных торговых центров, а также на улицах и площадях населенных пунктов.

Организация ярмарочной торговли проходит три основных этапа: предварительный, организационный и заключительный.

На предварительном этапе принимается решение о проведении ярмарки, создается ярмарочный комитет, разрабатывается положение о мероприятии и подготавливаются информационные материалы. Участники должны подать заявки и внести регистрационный взнос за 15 дней до начала.

---

\* Научный руководитель: доцент **Е. О. Сирякова.**

Организационный этап включает подготовку рекламного каталога с информацией о участниках и организацию размещения экспозиций. В рамках ярмарки проводятся показательные торги и презентации, где участники представляют образцы продукции и рекламные материалы для привлечения покупателей.

На заключительном этапе подводятся итоги ярмарки, анализируются результаты, составляется отчет о количестве проданной продукции и заключенных сделках, а также формулируются рекомендации для улучшения будущих мероприятий. Эти этапы обеспечивают успешное проведение ярмарочной торговли.

Для проведения ярмарки создается специальная инфраструктура, включающая специализированные помещения, представительства организаций, справочно-информационную службу, средства связи и объекты социально-бытового назначения. Ярмарка организуется и проводится в установленном месте и на определенный срок с целью заключения договоров купли-продажи по выставляемым образцам и формирования региональных, межрегиональных и межгосударственных связей.

В соответствии со ст. 11 Федерального закона от 28 декабря 2009 г. № 381-ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации», требования к проведению ярмарок устанавливаются нормативными правовыми актами субъектов РФ с учетом требований, установленных законодательством РФ о защите прав потребителей, законодательством РФ в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения, законодательством РФ о пожарной безопасности, законодательством в области охраны окружающей среды, и других установленных федеральными законами требований. В юридической литературе отмечается, в отдельных регионах был уже определенный опыт самостоятельного правового регулирования ярмарочных отношений.

Правила проведения отдельных видов ярмарок основаны на общих принципах организации и функционирования ярмарок. В частности: 1) организатор ярмарки должен подать заявление о намерении провести разовую или проводить регулярную ярмарку; 2) организатор ярмарки должен подобрать ярмарочную площадку для проведения ярмарки из системы ярмарочных площадок, либо предложить новую площадку, отвечающую его требованиям и пригодную для проведения ярмарки. При этом заявки организаторов ярмарок и их параметры (место и размер площадки, количество торговых мест и др.) должны быть удовлетворены в полном объеме, если заявление организатора соответствует условиям использования площадки, указанной в Системе ярмарочных площадок. О возможности или невозможности проведения ярмарки с заявленными параметрами на новой площадке, не включенной в систему ярмарочных площадок, организатору должно быть сообщено заблаговременно, с указанием причин отказа предложениями иного места, схожего по своей привлекательности с заявленным (при невозможности проведения).

Согласно ч. 5 ст. 11 Федерального закона «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» размер платы за предоставление оборудованных мест для продажи товаров (выполнения работ, оказания услуг) на ярмарке, а также за оказание услуг, связанных с обеспечением торговли (уборка территории, проведение ветеринарно-санитарной экспертизы и другие услуги), определяется организатором ярмарки с учетом необходимости компенсации затрат на организацию ярмарки и продажи товаров (выполнения работ, оказания услуг) на ней. Следовательно, вопрос о размере платы за участие в ярмарке, а также платы за предоставление лотка и иного торгового оборудования, решается организатором ярмарки самостоятельно. В случае, когда организатором ярмарки выступают органы власти или органы местного самоуправления, а также государственные или муниципальные организации и учреждения, размер и порядок взимания платы должен устанавливаться актом соот-

ветствующего органа власти, который должен быть опубликован на официальном сайте организатора ярмарки.

В зависимости от цели и масштаба ярмарки могут быть классифицированы на различные виды, каждый из которых имеет свои особенности организации.

Одним из наиболее распространенных типов ярмарок являются сельскохозяйственные. Эти ярмарки традиционно проводятся в сельской местности и служат не только для продажи продуктов, но и для обмена опытом, а также для культурных мероприятий. Как отмечает А. И. Бенашвили, «сельскохозяйственные ярмарки являются важной составляющей сельской экономики, их значение не ограничивается только торговлей, они также служат площадкой для обмена знаниями и идеями» [1]. Сельскохозяйственная ярмарка часто становится значимым социальным событием для местных жителей, предоставляя им возможность не только совершать сделки, но и укреплять социальные связи.

Другим важным видом ярмарок являются ремесленные и художественные ярмарки. Они организуются для демонстрации и продажи изделий народных мастеров и художников. Эти ярмарки не только способствуют развитию малого и среднего бизнеса, но и играют важную роль в сохранении и распространении традиционных ремесел и искусств. В последние десятилетия ремесленные ярмарки стали популярными не только в сельской местности, но и в городах, где они часто принимают форму специализированных выставок. Как подчеркивает Т. А. Иванова, «ремесленные ярмарки служат важным звеном в цепочке сохранения и трансляции культурных традиций» [2].

В то же время современные ярмарки, такие как рождественские, новогодние и другие праздничные ярмарки, которые стали популярными в странах Европы и Северной Америки, приобрели множество новых черт. Эти ярмарки часто включают в себя не только торговлю, но и культурную программу, включая концерты, театральные постановки и даже ярмарочные аттракционы. Современные ярмарки становятся более интегрированными с туристической индустрией, привлекая посетителей не только как потребителей товаров, но и как участников культурных мероприятий. В. М. Прокофьев отмечает, что «современные ярмарки становятся важным элементом туристической инфраструктуры, их проведение способствует развитию местного туризма и культуры» [3].

Организация ярмарки требует внимательного подхода к логистике, выбору места и времени проведения. Необходимо учитывать множество факторов: от доступности для участников и посетителей до соблюдения санитарных норм и стандартов безопасности. В условиях цифровизации, когда онлайн-торговля становится все более популярной, возникает вопрос о будущем традиционных ярмарок. Ожидается, что ярмарки в будущем будут развиваться в направлении гибридных моделей, сочетая физические и виртуальные формы. В. М. Прокофьев также подчеркивает, что «гибридные ярмарки могут стать ключевым трендом, сочетая лучшие традиции с инновациями» [3].

В заключение, ярмарочная торговля представляет собой уникальный формат торговли, обладающий рядом особенностей, которые отличают ее от других видов коммерческой деятельности. Прежде всего, ее нестационарный и легковозводимый характер размещения торговых объектов, таких как лотки и павильоны, позволяет организовывать ярмарки на самых различных площадках. Это обеспечивает гибкость в выборе места проведения и возможность оперативно освободить площадки при необходимости, что делает ярмарочную торговлю адаптивной к изменяющимся условиям.

Кроме того, ярмарочная торговля характеризуется низкими затратами на организацию мероприятий. Это создает благоприятные условия для быстрого привлечения значительного количества участников, включая как организаторов, так и продавцов. В результате, ярмарки становятся эффективным каналом сбыта, способствующим увеличению объемов продаж, особенно для отечественных и местных производителей.

Таким образом, ярмарочная торговля не только стимулирует активность на рынке, но и поддерживает развитие местного производства, что делает ее важным элементом экономики и способствует укреплению социально-экономических связей в сообществах.

Социальное значение ярмарок заключается не только в их экономической функции. Ярмарки способствуют формированию и укреплению идентичности регионов, помогают поддерживать местные традиции и становятся важным инструментом культурного обмена. Ярмарки также оказывают позитивное влияние на развитие туризма, привлекая людей из других регионов и стран, интересующихся уникальными культурными и коммерческими предложениями. Как отмечает А. В. Соловьев, «ярмарки играют ключевую роль в интеграции культурных и коммерческих потоков, оказывая значительное влияние на развитие местной экономики» [4].

В конечном итоге, ярмарочная торговля играет значительную роль в создании разнообразия на рынке, предоставляя потребителям широкий выбор товаров и услуг, а производителям — возможность выйти на новые рынки и укрепить свои позиции.

В целом, ярмарки продолжают развиваться, адаптируясь к современным условиям. Их организация становится более многогранной и инновационной, что позволяет поддерживать интерес к этому старинному виду торговли и культурного общения.

#### **Список источников**

1. Бенашвили, А. И. Ярмарки и рынки как элементы городской культуры // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета культуры и искусств. — 2019. — № 2. — С. 45—51.
2. Иванова, Т. А. Ремесленные ярмарки как фактор развития локальной экономики // Экономика и предпринимательство. — 2020. — № 1. — С. 123—129.
3. Прокофьев, В. М. Современные тенденции в организации культурных ярмарок // Культура и общество. — 2018. — № 4. — С. 78—84.
4. Соловьев, А. В. Роль ярмарок в развитии туризма: новые вызовы и возможности // Туризм и отдых. — 2022. — № 3. — С. 102—109.

**Иванова Н. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Правовое регулирование деятельности внутреннего водного транспорта в свете внешних вызовов**

**Аннотация.** Ослабление интеграционных экономических процессов на международном уровне оказывает воздействие на состояние национальной транспортной системы. Особое значение в условиях внешних вызовов отдается совершенствованию нормативного правового регулирования в сфере транспорта, включая внутренний водный транспорт. В научной литературе вопросы правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта практически не затрагиваются, что формирует пробел в научном сообществе. В статье предложена уровневая классификация нормативных правовых актов в сфере деятельности внутреннего водного транспорта, определена специфика правового регулирования данного вида транспорта, выявлены основные факторы, характеризующие общественные отношения в рассматриваемой области, а также сформулированы актуальные проблемы в области правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта.

**Ключевые слова:** внутренний водный транспорт; правовое регулирование; нормативные правовые акты; транспортная система; экономика; осуществление перевозок.

---

Внутренний водный транспорт Российской Федерации (далее — ВВТ) является одним из составных элементов отечественной транспортной системы, который имеет важное значение в рамках реализации публичных задач и интересов, поскольку благодаря его эффективному функционированию осуществляется удовлетворение государственных нужд, а также потребностей физических и юридических лиц в области перевозок. Между тем, на сегодняшний день, в условиях геополитических противоречий, происходит трансформация мировой и национальной экономики, в связи с чем транспортная система Российской Федерации, включая ВВТ, должна подстраиваться под новые вызовы и условия [2, стр. 7]. ВВТ обеспечивает доступность и безопасность транспортных связей в пределах территории Российского государства, а также других стран.

К тому же, следует отметить, что внутренние водные пути Российской Федерации (далее — ВВП), которым до начала проведения специальной военной операции отводилась второстепенная роль в транспортной системе, на сегодняшний день являются магистралью особой значимости. Повышение значимости ВВП было обозначено в качестве главного вектора совещания по вопросам развития речного судоходства (17 октября 2023 г.). В рамках совещания было подчеркнуто, что преимущества ВВТ следует использовать в интересах укрепления национальной экономики.

На сегодняшний день национальная экономика, включая транспортную систему, столкнулась с рядом проблем в условиях проведения специальной военной операции. В первую очередь, это санкции со стороны европейских государств. Введение санкций обусловило снижение объемов торговли и, соответственно, необходимость трансформации логистических цепочек в целях сокращения временных отрезков по маршрутам ВВП. Проведение санкционной политики повлияло также на недостаток обеспечения национальной транспортной системы современными транспортными средствами, а также недостаток модернизации оборудования и судов.

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Особенности правового регулирования деятельности ВВТ обусловлены двумя факторами. В первую очередь, внешний фактор обусловлен особенностями территории ВВП. Внутренний фактор, в свою очередь, — содержанием общественных отношений, которые возникают в сфере функционирования ВВТ. К таким отношениям относятся договорные отношения, складывающиеся в рамках осуществления перевозок по ВВП; административно-правовые отношения, возникающие в связи с необходимостью обеспечения контроля за исправным состоянием транспортных средств, соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов на ВВП; трудовые отношения, возникающие в результате осуществления трудовой деятельности в сфере водного транспорта; процессуальные отношения, обусловленные спецификой разрешения споров в области осуществления перевозок данным видом транспорта [1, стр. 8].

ВВТ осуществляет перевозки не только национального, но и международного уровня. При осуществлении второго вида перевозок ВВТ особое значение приобретают вопросы нормативного правового регулирования таких отношений. Это обусловлено особенностями пересечения государственных границ с учетом соблюдения принципа государственного суверенитета, необходимостью соблюдения требований экологической безопасности.

Правовое регулирование деятельности ВВТ определяет основные понятия, наиболее часто встречающиеся в данной сфере, характер и особенности функционирования данного вида транспорта, специфику осуществления перевозок ВВТ, особенности его эксплуатации и другие вопросы [4, стр. 86]. Правовое регулирование деятельности ВВТ имеет трехуровневую систему. Первый уровень представлен в виде международных соглашений и конвенций, которые регулируют отношения в данной сфере. Вторым уровнем включает в себя законы, третий — подзаконные нормативные правовые акты.

На сегодняшний день на международном уровне функционируют следующие соглашения и конвенции. В Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения содержится перечень таких путей. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям была подписана в 2001 году между девятью странами. Однако для Российского государства действие данной Конвенции начинается с 2007 года. Конвенция определяет основные понятия и сферу ее действия, правовое положение участников названных отношений, особенности оформления перевозки грузов, претензионный порядок разрешения споров. Порядок разрешения споров, обусловленных столкновением транспортных средств внутреннего плавания, определяется Конвенцией об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания.

В сфере международных перевозок опасных грузов по ВВП действует Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по ВВП. Особенностью данного соглашения является то, что оно непосредственным образом не регулирует общественные отношения в сфере осуществления перевозок опасных грузов ВВТ, а содержит лишь отсылку к требованиям специальных Правил. Данными Правилами определяется порядок осуществления такой перевозки, устанавливаются требования к транспортным средствам, перевозящим опасные грузы и вещества, особенности транспортировки и упаковки названных объектов, их осмотра и маркировки. Правила отражают также информацию о подготовке специалистов в области проведения консультаций и экспертиз в части осуществления перевозки опасных грузов ВВТ. В Российской Федерации деятельность по контролю за перевозкой опасных грузов осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации.

Помимо выше названных конвенций и соглашений международного уровня, определяющих особенности осуществления перевозки грузов ВВТ, а также порядок разрешения споров, существуют также международные конвенции, которые устанавливают организационные правила для плавания ВВТ. К их числу относятся Конвенция об об-

мере судов внутреннего плавания и Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания. Название конвенций говорит об особенностях их содержания.

Следующий уровень, обозначенный в сфере реализации деятельности ВВТ, предусматривает перечень законов. В первую очередь, необходимо отметить значимость Конституции Российской Федерации, являющейся базисом всей системы национального законодательства. Конституция выступает в качестве основы для принятия и функционирования иных нормативных правовых актов, которые регулируют общественные отношения в области ВВТ. Конституция Российской Федерации устанавливает основные принципы, определяющие правовое положение различных объектов и субъектов гражданского оборота. К таким принципам, как правило, относятся свобода передвижения граждан (ст. 27), свобода экономической деятельности (ст. 34) свобода перемещение товаров, услуг и финансовых ресурсов (ст. 74). В конституционном тексте акцентировано внимание на том, что нормы гражданского законодательства, регулирующие отношения в сфере перевозок, находятся исключительно в федеральной юрисдикции в отличие от норм административного права, закрепляющих ряд основополагающих норм об особенностях регистрации субъектов перевозки, а также соблюдения ими правил и норм административно-правового характера.

Руководство транспортной системой Российской Федерации, в том числе, деятельностью ВВТ, осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации. Особенности построения системы федеральных органов исполнительной власти, включая его структурные подразделения в лице министерств, определены федеральным конституционным законом «О правительстве Российской Федерации». Правительство наделено полномочиями по реализации единой политики в сфере транспорта.

Особое значение в рамках правового регулирования деятельности ВВТ занимает гражданское законодательство, положения которого определяют особенности заключения и исполнения договора перевозки различными видами транспорта. Гражданский кодекс Российской Федерации устанавливает виды договоров перевозки, условия и порядок оплаты транспортных услуг, а также особенности гражданско-правовой ответственности субъектов договора перевозки. В разрезе второго уровня нормативных правовых актов следует также упомянуть Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, который определяет особенности публично-правовых и частных правовых отношений в сфере функционирования ВВТ. К тому же, в Кодексе отражены основные моменты, которые затрагивают специфику и расположение ВВП, особенности регистрации судна и приобретения на него права собственности, а также иные вопросы. В контексте данной группы стоит также упомянуть значимость федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», которым регулируются общественные отношения по предоставлению транспортно-экспедиционных услуг. Не стоит забывать и о федеральных законах, которые определяют порядок и особенности страхования грузов, ответственности, транспортных средств. К ним относятся Федеральные законы от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном».

Третий уровень правового регулирования деятельности ВВТ подразумевает функционирование подзаконных нормативных правовых актов. Как правило, принятие подзаконных актов отнесено к компетенции различных органов: Президента РФ, Правительства РФ и парламента РФ. Данная группа представлена в виде правил, стандартов, положений, стратегий и др. Подзаконные нормативные правовые акты в сфере деятельности ВВТ конкретизируют положения федерального законодательства.

В юрисдикцию Главы государства, как правило, входит определение путей совершенствования транспортной системы, отдельных видов транспорта, обеспечения транспортной безопасности. Одним из основополагающих нормативных правовых актов Главы государства является Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте». Порядок и особенности осуществления различных видов перевозок ВВТ определяются Правительством РФ. В том числе, правила осуществления таких перевозок, особенности регулирования движения водных судов, правила эксплуатации судов, правила перевозки опасных грузов и иные вопросы регулируются Минтрансом России. Однако, поскольку деятельность в сфере ВВТ признана междисциплинарной, правовое регулирование осуществляется и иными министерствами, и службами [3, стр. 62].

Таким образом, в условиях нестабильной геополитической обстановки и ослабления процесса международной экономической интеграции приоритет отдается национальным транспортным системам. В Российской Федерации наиболее эффективным, недорогим и безопасным видом транспорта является ВВТ. Правовое регулирование деятельности ВВТ имеет свою специфику, которая обусловлена особенностями ВВП и общественных отношений, возникающих в названной сфере. Система правового регулирования деятельности данного вида транспорта имеет три основных уровня: международный, уровень законов и подзаконный уровень. На сегодняшний день с учетом процветания международной экономической конфронтации приоритет отдается непосредственно второму и третьему уровню правовых источников. Между тем, несмотря на значительно разработанную и эффективную систему нормативных правовых актов в сфере деятельности ВВТ, существует ряд нерешенных проблем в области правового регулирования.

К ним относятся необходимость оптимизации логистических операций, необходимость унификации международного и национального законодательства в области осуществления судоходства, а также необходимость внедрения цифровых технологий в данную область (к примеру, электронных навигационных карт).

#### **Список источников**

1. Гречуха, В. Н. Внутреннее водное транспортное право: учебник для магистратуры / В. Н. Гречуха. — Москва : Прометей, 2020.
2. Даньшина, А. Н. Основные проблемы внутреннего водного транспорта Российской Федерации и перспективы его развития / А. Н. Даньшина, А. В. Мукасеев, Р. А. Мукасеев // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. — 2022. — № 3. — С. 7—11.
3. Королева, В. Д. Современное направление развития правового регулирования деятельности внутреннего водного транспорта / В. Д. Королева, Д. А. Юрченко // Океанский менеджмент. — 2024. — № 1(24). — С. 60—63.
4. Сорокалетова, Е. И. Проблемы и перспективы развития внутренних водных путей РФ / Е. И. Сорокалетова // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2023. — № 1-2(95). — С. 83—91.

**Измайлова Д. Р.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Проблемы законодательного регулирования изъятия земельных участков для государственных или муниципальных нужд**

**Аннотация.** Изъятие земельных участков для государственных или муниципальных нужд является одним из ярких, наглядных и наиболее резонансных примеров ограничения права собственности на земельные участки. Долгие десятилетия города в нашей стране расширялись, но комплексного их развития не наблюдалось. Сегодня накопленные проблемы обусловили новый виток инфраструктурного и производственного развития Российской Федерации, а «комплексное и устойчивое развитие территорий» Градостроительным кодексом РФ было обозначено в качестве первостепенного принципа функционирования агломераций и иных публично-территориальных образований.

**Ключевые слова:** изъятие; государственные и муниципальные нужды; земельный участок; собственник; размер компенсации; категория земель.

---

В последние годы все большую актуальность приобретают вопросы, касающиеся изъятия земельных участков для публичных нужд.

Данное явление объясняется тем, что при строительстве крупных объектов как государственного, так и муниципального уровня, возникает необходимость изъятия земель у собственников.

В соответствии с действующим законодательством РФ, земельный участок может быть изъят для удовлетворения публичных нужд. В качестве основания для такого изъятия выступает наличие «государственных и муниципальных нужд».

В связи с чем необходимо определить критерии отнесения соответствующих потребностей к государственным или муниципальным. Анализ судебной практики показывает, что в этом вопросе ключевым фактором является общественная польза [1].

Между тем, легальное определение указанной категории на настоящий момент отсутствует. Земельный кодекс РФ, не раскрывая сущность рассматриваемой категории, приводит в ст. 49 перечисляет основания возможного изъятия.

Следует отметить, что данный перечень не является исчерпывающим, и специальные федеральные законы могут предусматривать иные основания для изъятия земельных участков.

Государственные и муниципальные органы могут столкнуться с необходимостью возведения крупных инфраструктурных объектов на земельных участках, принадлежащих частным лицам и компаниям [2].

В ситуациях, когда нет других вариантов, земельные участки могут быть изъяты у их собственников. Эта процедура известна как «изъятие земельных участков для государственных или муниципальных нужд».

Одним из ярких примеров является ситуация, сложившаяся в Сочи во время строительства олимпийских объектов.

Другой пример — необходимость возведения крупных автомобильных и железнодорожных магистралей. Изъятие земельных участков для государственных нужд — это длительный процесс, который может занять не менее полугода. Согласно ст. 56.3 Земельного кодекса РФ условиями для изъятия являются следующее.

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **В. И. Липунов.**

Для изъятия земельных участков для государственных или муниципальных нужд необходимо наличие одного из следующих условий:

- строительство или реконструкция объектов федерального, регионального или местного значения, предусмотренных документами территориального планирования и проектами планировки территории, но не позднее трех лет с даты утверждения этих документов;

- создание или расширение особо охраняемой природной территории;
- выполнение международного договора;
- проведение работ, связанных с пользованием недрами;
- признание аварийного состояния многоквартирного дома.

Согласно Федеральному закону от 14 марта 1995 г. № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях». Единственной категорией земель, которая не подлежит изъятию, являются земли особо охраняемых природных территорий, предоставленные федеральным бюджетным учреждениям, управляющим такими территориями, «за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами».

Изъятие земельных участков для государственных и муниципальных нужд является одним из принудительных оснований прекращения права собственности на земельные участки.

В соответствии с п. 1 ст. 279 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), изъятие земельного участка для государственных или муниципальных нужд осуществляется в случаях и порядке, которые определены земельным законодательством.

Анализ гражданского законодательства показывает, что существует ряд правовых вопросов, связанных с отсутствием в законе конкретных оснований для изъятия земельных участков, особенно для размещения объектов общественного и социального значения.

Кроме того, имеются некоторые трудности в реализации норм, регулирующих выкуп таких объектов у правообладателей.

Обычно сложности в процессе изъятия земельного участка у собственника возникают из-за конфликтов между собственником и представителями власти.

В случае изъятия земельного участка для государственных или муниципальных нужд собственник может защитить свои права двумя способами:

**Судебный порядок:** если собственнику земельного участка и представителям власти не удалось договориться о сроках, выкупной цене и других условиях выкупа, а также если заинтересованное лицо не согласно с изъятием участка во внесудебном порядке и отказывается подписывать соглашение об изъятии, предусмотренное ст. 282 ГК РФ, то применяется судебный порядок.

**Досудебный порядок:** если собственник согласен с условиями выкупа и не имеет возражений, то возможно заключение соглашения об изъятии в соответствии со ст. 282 ГК РФ.

Кроме того, некоторые виды общественных отношений, возникающих в связи с принудительным прекращением прав на земельные участки, остаются вне сферы детального правового регулирования.

К ним относятся отношения, связанные с реквизицией и конфискацией, а также с прекращением прав в случае ненадлежащего использования земельных участков из состава отдельных категорий земель.

Еще одна проблема, которая требует решения, — это основания и порядок определения размера компенсаций, которые должны быть выплачены правообладателям в случае принудительного прекращения прав на земельные участки, принадлежащие лицам, не являющимся собственниками.

К таким правам относятся право постоянного (бессрочного) пользования, право пожизненного наследуемого владения и право аренды.

Эти проблемы создают противоречия в судебной практике применения гражданского законодательства и не обеспечивают единообразие в разрешении споров, связанных с принудительным прекращением отдельных видов прав на земельные участки.

В результате проведенного исследования мы сможем учесть как права и интересы владельцев, так и потребности общества. Это позволит нам предложить пути совершенствования законов, регулирующих порядок и основания для лишения прав на землю.

Кроме того, это исследование предоставит нам возможность сделать теоретические выводы, способствующие развитию данного правового института.

#### **Список источников**

1. Аббасова, Е. В. Проблемы законодательного регулирования изъятия земельных участков для государственных или муниципальных нужд / Е. В. Аббасова, Е. В. Ерохина // Вестник совета молодых ученых и специалистов Челябинской области. — 2019. — № 1 (24). — Том 1.
2. Стребкова, А. Н. Изъятие земель // Научные исследования. — 2019. — № 1(27).

**Кравченко А. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)\*

## **Современные механизмы противодействия пиратству**

**Аннотация.** В статье рассмотрены проблемы пиратства в современном мире, отмечено значительное количество случаев нападения пиратов. Международно-правовое регулирование предусматривает привлечение к ответственности за пиратство, однако, государства предпочитают отпускать пиратов, чтобы не нести экономические затраты. Автор предлагает создать единый международный суд для расследования дел о пиратстве, а также принять международный уголовный закон о пиратстве. Если государство не исполняет меры по борьбе с пиратством, оно должно выплатить штраф.

**Ключевые слова:** международно-правовое регулирование; несовершеннолетние; ответственность; пиратство; уголовный суд; экономический ущерб.

---

**Введение.** В современном мире развиваются и получают дальнейшее усовершенствование технологии передачи данных, в том числе навигации, спутниковой связи, видеотрансляция на значительном расстоянии и на глубине. Между тем, даже с учетом новейших технологии связи, возможности отслеживания в режиме реального времени событий, происходящих на большом расстоянии, в открытом море широко распространено такое явление как пиратство. Пиратство ассоциируется с периодом, когда суда не были надлежащим образом вооружены, не имели возможности оперативно передать сигнал бедствия и получить скорейшую военную помощь. Однако в наше время пиратство не только продолжает существовать, но и, как показывают исследования и статистические данные, остается во многих случаях безнаказанным. Это требует консолидации международных усилий по борьбе с пиратством и признания необходимости создания единого международного органа, финансируемого заинтересованными государствами, в целях уголовного преследования пиратства.

**Распространенность пиратства в современном мире.** По официальным данным международных организаций наибольшее число нападений пиратов происходит в Гвинейском заливе и на западном побережье Африки, от Кот-д'Ивуара до Анголы. Значительное число нападений и проникновений на суда совершается также в Юго-Восточной Азии — на Филиппинах, в Южно-Китайском море, в Индонезии, Малаккском проливе, Малайзии, Бангладеш. И еще один регион пиратской активности — Карибское море и Латинская Америка, а именно — Гаити, Мексика, Венесуэла, Перу [URL: <https://rg.ru/2020/11/11/piraty-stali-napadat-na-suda-po-vsemu-miru-pochti-kazhdyy-den.html> (дата обращения 28.06.2024)].

В 2023 г. пиратство в мировом океане продолжало оставаться серьезной проблемой. По итогам 2023 г. произошел рост случаев морского пиратства на 4%. Международное морское бюро зафиксировало 115 сообщений об инцидентах с участием пиратов в 2022 г., а в 2023 г. это число стало на 5 инцидентов больше — 120 сообщений.

Согласно годовому отчету бюро, за 2023 год было зафиксировано 105 случаев абордажа торговых судов, что свидетельствует о растущей активности пиратских группировок. Кроме того, зафиксированы 9 попыток нападения, которые не увенчались успехом, однако, подчеркивают высокую степень готовности пиратов к нападению. В четырех случаях пиратам удалось захватить судно полностью. Также зафиксированы два случая обстрела судов, что свидетельствует о повышенной опасности, которую несут в себе пиратские нападения, как для судов, так и для членов экипажа. Не менее тревожной тенденцией является рост числа заложников. В 2023 г. было взято в плен 73 члена

---

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

экипажа, в то время как в 2022 г. этот показатель составлял 41. В 2023 г. 10 членов экипажа подверглись угрозам, а четверо членов экипажа и вовсе получили ранения, что, вероятно, связано с применением пиратами более жестких методов запугивания и шантажа для получения выкупа. Отдельно стоит отметить рост числа похищенных людей. В 2022 г. было похищено 2 человека, а в 2023 г. — уже 14.

Стоит отметить, что зачастую пиратские группировки действуют в регионах с нестабильной политической обстановкой и слабыми правоохранительными органами, что позволяет им оставаться практически безнаказанными. Борьба с пиратством требует совместных усилий международного сообщества, включающих в себя усиление патрулирования в опасных районах, обмен разведданными, а также укрепление правоохранительных структур в регионах, наиболее подверженных пиратству.

Важно отличать пиратство, которое согласно Уголовному кодексу Российской Федерации (далее — УК РФ), должно быть совершено в открытом море вне территориальных вод какого-либо государства (ст. 227 УК РФ), от ворованного разбоя, совершаемого в национальных водах, так как в последнем случае применению подлежат иные нормы уголовного законодательства (например, ч. 2 ст. 162 УК РФ).

При этом международно-правовое регулирование (например, ст. 14 Женевской конвенции об открытом море 1958 г., ст. 100—105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., ст. 3 Римской конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г.) определяют пиратство как преступление и предусматривают право государств — участников осуществлять задержание, допрос и арест (изъятие) участвующих в актах пиратства судов. Иностранные государства предусматривают в уголовном законодательстве ответственность за совершение акта пиратства. Например, в Индии предусмотрено пожизненное заключение, а в ряде случаев — смертная казнь за совершение актов пиратства [URL: <https://www.ndtv.com/india-news/union-cabinet-approves-stringent-anti-piracy-law-1893723> (дата обращения: 12 июля 2024 г.)].

Однако, исследователи отмечают, что практическая деятельность по защите судов и экипажей, поимке пиратов ложится в основном на плечи самих судовладельческих компаний, капитанов и экипажи корабля [1].

Кроме того, в науке отмечается обеспокоенность вовлечением в акты пиратства в качестве непосредственных участников несовершеннолетних детей. Это связано с тем, что в законодательстве различных стран по-разному регулируется минимальный возраст привлечения к уголовной ответственности за пиратство. Например, в РФ возраст привлечения к уголовной ответственности по ст. 227 УК РФ — 16 лет (ст. 20 УК РФ). В Федеративной Республике Германия ответственность за пиратство наступает с 14 лет (§ 316.с Уголовного кодекса Германии).

Многие несовершеннолетние, вовлекаемые в совершение преступления, являются жителями наиболее бедных неразвитых государств, зачастую даже не имеют документов, удостоверяющих личность. Что приводит к необходимости проведения дополнительных процедур установления возраста нападавших, выделения уголовного судопроизводства в отношении них в отдельные процессы, и влечет за собой экономические затраты для государств — преследователей [2].

**Проблемы преследования пиратов.** Статистика совершенных актов пиратства и последующего за этим привлечения виновных лиц к ответственности свидетельствует о том, что многие государства предпочитают отпустить пиратов в случае, если это не угрожает их национальным интересам. Так, например, 5 мая 2010 г. танкер «Московский университет» был захвачен сомалийскими пиратами в 350 милях от берега к востоку от Аденского залива. Корабль перевозил 86 тыс. т сырой нефти. Большой противолодочный корабль «Маршал Шапошников» освободил танкер от пиратов 6 мая, однако, самих пиратов моряки отпустили. Данный случай, в том числе факт последующе-

го ухода пиратов от ответственности, широко обсуждался в СМИ [URL: <https://www.vesti.ru/article/2123199> (дата обращения: 28 июня 2024 г.)].

Чаще всего проблемы привлечения пиратов к последующей уголовной ответственности связаны с большими экономическими затратами на такие меры, как, например, установить личности подозреваемых, собрать доказательства вины, доставить их на большие расстояния от места поимки до места проведения уголовного следствия, определить конкретную страну, которая предъявит обвинение и будет вести это следствие.

В 2009 г. США, Великобритания и Евросоюз заключили с Кенией соглашения о передаче ей захваченных пиратов, однако, в достаточно короткое время произошла значительная нагрузка на судебную систему и пенитенциарные учреждения данной страны в связи с необходимостью отбывания уголовного наказания пиратами в тюрьмах страны [URL: <https://ria.ru/20081211/157010349.html> (дата обращения: 12 июля 2024 г.)].

На проблему безнаказанности пиратов указал еще в 2010 г. президент РФ Дмитрий Медведев в своем Послании Федеральному Собранию РФ указал, что Россия «выдвинула инициативу о создании международного механизма для суда над пиратами...это поможет решить вопрос привлечения пиратов к уголовной ответственности, ведь одним из ключевых побудительных факторов пиратства все еще остается самый главный — безнаказанность пиратов».

Между тем важно учитывать мнение исследователей, отмечающих необходимость привлечения пиратов к ответственности, даже несмотря на все возможные экономические потери государства, так как пиратство часто бывает связано с другим, более опасным видом преступности — терроризмом. Так, террористические группировки могут выступать спонсорами пиратства и использовать его как акты устрашения государств [3]. Исследователи отмечают и то обстоятельство, что в условиях развития нефтедобывающих технологий пиратство может нанести ущерб не только какому-то конкретному торговому судну, но и объектом нападения становятся нефтедобывающие платформы и вышки. А это влечет за собой не только причинение экономического вреда их собственнику, но и может явиться причиной разлива нефти и загрязнения акватории моря, для устранения чего потребуются еще более значительные вложения и долгий период времени восстановления морской экосистемы [4].

**Заключение.** Приведенные данные свидетельствуют о том, что в современном мире пиратство остается достаточно широко распространенным явлением. Значительная часть актов пиратских нападений совершается в районах бедных стран третьего мира, которые не обладают достаточными экономическими ресурсами для задержания пиратов и последующего их уголовного преследования. При этом действующее международное право содержит только предписывающие нормы в отношении пиратов. В настоящее время не имеется единого международного судебного органа, который обладал бы уникальной юрисдикцией по привлечению пиратов, независимо от их возраста или национальности, к ответственности. Публичное освещение в средствах массовой информации случаев, когда пираты были пойманы, но оставлены без наказания и отпущены на свободу, влечет за собой формирование представления о безнаказанности и дозволенности совершения таких преступлений.

Предполагается, что в целях успешной борьбы с пиратством и привлечения виновных лиц к ответственности необходимо выработать следующий правовой механизм:

1. Создать международный уголовный суд по пиратству, финансируемый за счет средств заинтересованных государств, чьи торговые или частные судна пострадали от нападения пиратов, либо чьи торговые пути пролегают в местах наиболее часто случающихся нападений. Создание подобного суда предусматривается, например, Римским статутом Международного уголовного суда (принят в г. Риме 17 июля 1998 г.), согласно которому он уполномочен осуществлять юрисдикцию в отношении лиц, ответ-

ственных за самые серьезные преступления, вызывающие озабоченность международного сообщества (предусмотрены ст. 5, однако, пиратство в ней не указано).

2. Наделить данный суд исключительными полномочиями ведения уголовного преследования с момента задержания пиратов, в том числе, по установлению их возраста (для чего проводить необходимые медицинские анализы, экспертизы), личности, национальности. Установить, что суд вправе запрашивать данные у любых государств, в том числе, с целью получения генетических материалов для установления личности обвиняемых, их родства с иными гражданами государства.

3. Разработать единый международный уголовный закон, содержащий порядок действий государств, чьи судна захвачены пиратами: обязательное сообщение о факте захвата судна в международный суд, в случае захвата пиратов их последующая немедленная транспортировка по месту нахождения суда с получением возмещения расходов. Определение в законе возраста наступления уголовной ответственности с 12 лет, установление дополнительной ответственности за вовлечение несовершеннолетних в пиратство. Определение в законе места отбывания пиратами наказания в зависимости от их национальности, с последующим возмещением соответствующему государству расходов на их содержание за счет средств государств — участников международного суда.

Таким образом, на уровне международного права необходимо возложить на государства обязанности по задержанию пиратов и последующей их передачи для проведения процедуры уголовного преследования. Необходимо предусмотреть экономические резервы для возмещения понесенных при этом государством расходов. В случае же уклонения государства от исполнения данных обязательств при наличии объективной возможности их исполнить, государство должно будет выплатить установленный в законе денежный штраф. Только в случае наличия международного принуждения к исполнению законодательства в области привлечения пиратов к ответственности возможно исключить случаи, когда пираты будут освобождены и не понесут заслуженное наказание.

#### **Список источников**

1. Егорова, А. К. Правовое регулирование охраны морских судов в зонах повышенной опасности с использованием частных военных и охранных компаний // *Международное уголовное право и международная юстиция*. — 2018. — № 4. — С. 25—28,
2. Нелаева, Г. А. Проблема уголовного преследования несовершеннолетних за совершение актов пиратства / Нелаева Г. А., Хабарова Е. А. // *Международное уголовное право и международная юстиция*. — 2023. — № 1. — С. 5 — 8,
3. Чернядьева, Н. А. Общее в международно-правовом регулировании борьбы с пиратством и морским терроризмом / под редакцией О. А. Кузнецовой [и др.] // *Пермский юридический альманах. Ежегодный научный журнал*. — 2018. — № 1. — С. 162—173,
4. Абрамов, Н. С. Международно-правовое обеспечение безопасности морских нефтегазовых установок в пределах исключительной экономической зоны и континентального шельфа // *Актуальные проблемы российского права*. — 2019. — № 12. — С. 134—144.

**Кузьмина А. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Негативные последствия коррупции в сфере публичных закупок**

**Аннотация.** В статье «Негативные последствия коррупции в сфере государственных закупок» рассматривается повсеместное влияние коррупции на сферу государственных закупок. В статье коррупция рассматривается как критическая проблема, которая подрывает экономическую эффективность, этические нормы и доверие общества. В исследовании используется междисциплинарный подход для изучения экономических последствий коррупции в сфере государственных закупок, включая искажение рынка, неэффективное распределение ресурсов и увеличение расходов из-за завышенных контрактов и некачественных товаров и услуг. Кроме того, в работе проясняются правовые последствия, включая формирование незаконной практики и сложность нормативно-правовой базы, обусловленную коррупционными действиями. Кроме того, в исследовании подчеркиваются социальные последствия, такие как снижение качества государственных услуг и обострение социальной напряженности, вызванные неравным доступом к возможностям и ресурсам. Данная статья вносит особый вклад в существующую литературу, синтезируя различные точки зрения и эмпирические данные, чтобы всесторонне проиллюстрировать системный характер коррупции в сфере государственных закупок. В исследовании предлагаются решения, направленные на повышение прозрачности, подотчетности и этических стандартов в качестве средства смягчения негативных последствий коррупции. Результаты исследования подчеркивают острую необходимость в эффективных антикоррупционных мерах и политических реформах для защиты государственных ресурсов, восстановления доверия общества и содействия устойчивому развитию. Таким образом, данное исследование способствует пониманию многогранных проблем, порождаемых коррупцией в сфере государственных закупок, и выступает за разработку целостных стратегий борьбы с этой распространенной проблемой в глобальном масштабе.

**Ключевые слова:** коррупция; публичные закупки; государственные закупки; экономическая неэффективность; правовые последствия; социальная напряженность; антикоррупционные меры.

Коррупция в сфере государственных закупок — негативное социально-правовое явление, которое широко изучается и регулярно обсуждается на различных научных и практических мероприятиях. Несмотря на ценный вклад таких авторов, как А. И. Землин, О. М. Землина, В. М. Корякин, Ю. В. Скосырская, А. А. Храмкин, Ш. М. Шурпаев, комплексное изучение системных негативных последствий коррупции в сфере государственных закупок остается значимым и актуальным направлением исследований. Данная проблема признается угрозой национальной безопасности, при этом значительное внимание уделяется ее влиянию на различные сферы, включая экономическую, правовую, социальную, нравственную, психологическую и политическую. Одним из основных экономических последствий коррупции в сфере государственных закупок является нарушение принципа конкуренции и монополизация рынка закупок. Коррупция в сфере государственных закупок дает нерыночные конкурентные преимущества отдельным участникам, что приводит к нечестному выбору поставщиков. Примером тому служит наблюдение, что «побеждает не тот, кто конкурентоспособен, а тот, кто

---

\* Научный руководитель: доктор юридических наук, доцент **А. А. Чеботарева.**

сумел получить преимущества за взятки». Такая практика приводит к завышению цен контрактов и некачественным товарам и услугам, поскольку коррумпированные чиновники ставят личные выгоды выше общественных интересов. Финансовые последствия коррупции в сфере государственных закупок весьма значительны. По данным исследователей, на откаты было выделено около 6,6 триллиона рублей, что превышает государственные расходы на образование и здравоохранение и составляет более 6% ВВП России. Такая неэффективность приводит к отвлечению ресурсов от основных государственных услуг, что усугубляет социально-экономические проблемы [1]. Кроме того, коррупция препятствует инвестициям. Отсутствие доверия к властям в вопросах установления и соблюдения справедливых рыночных правил отпугивает потенциальных инвесторов, как отмечают аналитики рынка.

Неспособность государства защитить экономическую деятельность от коррупции оказывает дополнительное пагубное влияние на доверие инвесторов, препятствуя экономическому развитию и реализации стратегических национальных приоритетов. Коррупция в сфере государственных закупок способствует формированию теневого законодательства — системы неформальных регуляторов, используемых чиновниками для осуществления противоправного поведения. Эта система включает в себя такие коррупционные практики, как откаты, протекционизм и антиконкурентные соглашения, которые противоречат формальным правовым нормам, но поддерживаются внутригрупповыми неформальными нормами. Распространенность этих коррупционных традиций подрывает правовую базу и усложняет правовое регулирование государственных закупок. Более того, карательная направленность правового регулирования в сфере государственных закупок усугубляет проблему. Система налагает на заказчиков и должностных лиц суровую административную ответственность, зачастую за технические ошибки, допущенные в сложном и нестабильном процессе закупок. Такой карательный подход создает атмосферу страха и отталкивает квалифицированный персонал от участия в закупочной деятельности, что приводит к дефициту квалифицированных специалистов. Социальные последствия коррупции в сфере государственных закупок очень глубоки. Общественность воспринимает закупочную деятельность в подавляющем большинстве случаев негативно, широко распространено мнение, что система по своей сути коррумпирована. Такое восприятие подрывает доверие к государственным институтам и снижает легитимность правительства. Кроме того, коррупция приводит к низкому качеству государственных услуг, особенно в таких важных секторах, как здравоохранение и образование. Когда медицинские и образовательные учреждения закупают некачественные товары и услуги из-за коррупционных действий, качество медицинского обслуживания и образования ухудшается, что негативно сказывается на благосостоянии общества.

Возникающие в результате этого социальная напряженность и недовольство способствуют более широкому снижению морального духа и доверия к правительству. Сложность и нестабильность нормативно-правового регулирования в сочетании с карательной направленностью также способствуют острой нехватке квалифицированных кадров, готовых заниматься закупочной деятельностью. Этот дефицит отмечают как специалисты-практики, так и исследователи, подчеркивая системную неэффективность, вызванную коррупцией. С политической точки зрения, коррупция в сфере государственных закупок подрывает демократический принцип равенства и порождает недоверие к государственным институтам. Нецелевое использование государственных ресурсов в личных целях коррумпированными чиновниками представляет собой вопиющее нарушение принципа равенства перед законом. Такая дискриминация способствует глубокому разочарованию в правительстве и его способности действовать в интересах общества. Легитимность правительства еще больше подрывается его неспособностью обеспечить эффективное расходование государственных средств и удовле-

творение общественных потребностей. По мере распространения коррупции в обществе усиливаются сомнения в легитимности и эффективности правительства, что подрывает основы государства. Исследователи отмечают, что высокая распространенность коррупции в сфере государственных закупок может пагубно сказаться на стабильности государства.

Коррупция также способствует сговору между участниками закупок, что приводит к заключению антиконкурентных соглашений, которые еще больше искажают рынок. Такие соглашения создают монопольные условия, позволяя поставщикам диктовать государству невыгодные условия, тем самым нанося ущерб общественным интересам. Подобные сговоры и картели являются существенным препятствием для развития конкуренции, приводят к завышению цен и снижению качества товаров и услуг. Монопольный контроль рынка закупок со стороны избранной группы коррумпированных поставщиков также создает барьеры для входа на рынок. Ситуация усугубляется бюрократизацией экономики, которая увеличивает административные барьеры и издержки, тем самым препятствуя появлению новых участников и сдерживая инновации и развитие. Внешне негативные последствия коррупции в сфере государственных закупок проявляются по-разному, оказывая существенное влияние на смежные сферы. Коррупция в бюджетной, финансовой и налоговой сферах снижает доходную часть бюджета, что приводит к дефициту расходной части, к которой относятся и государственные закупки. Этот финансовый дефицит снижает способность правительства финансировать важнейшие проекты и услуги, тем самым подрывая благосостояние и развитие общества. Кроме того, неэффективность и расточительство, вызванные коррупцией, приводят к увеличению государственных расходов, что еще больше истощает и без того ограниченные ресурсы. С социальной точки зрения, восприятие коррупции в сфере государственных закупок подрывает доверие населения к государственным учреждениям.

Распространенное мнение о том, что государственные закупки омрачены коррупцией, порождает у граждан чувство несправедливости и разочарования. Это негативное восприятие еще более усугубляется низким качеством государственных услуг, которое часто является результатом коррупционной практики закупок. Когда медицинские и образовательные учреждения закупают некачественные товары и услуги из-за коррупции, качество здравоохранения и образования снижается, что пагубно сказывается на общем благосостоянии общества. Морально-психологические последствия такой практики трудно переоценить. Подобные действия способствуют росту социальной напряженности и общего чувства неудовлетворенности и недоверия среди населения. С политической точки зрения, коррупция в сфере государственных закупок противоречит демократическому принципу равенства перед законом. Это приводит к неэффективному использованию государственных ресурсов, которые коррумпированные чиновники направляют на извлечение личной выгоды. Такая вопиющая эксплуатация ресурсов представляет собой грубое нарушение принципа равенства, порождая глубокое разочарование общества в государстве и его институтах. М. В. Шедий подчеркивает, что подобная практика заметно снижает легитимность правительства, поскольку граждане теряют уверенность в способности властей действовать в интересах общества и эффективно распоряжаться ресурсами [2]. Неспособность государства гарантировать эффективное расходование государственных средств и удовлетворение общественных потребностей подрывает доверие населения и способствует возникновению чувства несправедливости и неравенства.

Когда преобладает коррупционная практика, честные поставщики, отказывающиеся от взяточничества, оказываются в невыгодном положении. Они могут вообще отказаться от участия в торгах, оставив поле для недобросовестных организаций, готовых давать взятки или участвовать в сговоре. Это явление не только сокращает число кон-

курентоспособных участников торгов, но и снижает качество и эффективность результатов закупок. С экономической точки зрения коррупционная практика в сфере государственных закупок приводит к завышению цен контрактов и невыгодным условиям для государства. Соглашаясь на такие условия, государственные организации растрачивают значительные средства, которые могли бы быть более эффективно направлены в другие важнейшие отрасли, такие как образование и здравоохранение. Более того, принятие некачественных товаров, услуг или даже фиктивных поставок приводит к необходимости дополнительных расходов на ремонт, замену или повторные закупки, что еще больше истощает государственные ресурсы и подрывает предполагаемые преимущества закупочной деятельности. С юридической точки зрения коррупция порождает параллельную систему неформальных правил и норм, известную как теневое право. Эта система позволяет чиновникам действовать вне рамок правовых норм, опираясь на внутренние кодексы, в которых личная выгода приоритетнее общественных интересов. Как отмечают исследователи, коррумпированные чиновники часто придерживаются собственного набора стандартов, лишенных этических соображений, что способствует сохранению культуры, в которой противозаконное поведение считается нормальным.

Это включает в себя такие практики, как откаты, благосклонность к определенным поставщикам, мошенническое разделение контрактов, чтобы избежать проверок, и антиконкурентные соглашения, которые подрывают справедливую рыночную практику. Такое поведение не только подрывает верховенство закона, но и усложняет правовую базу, регулируемую государственными закупками, что требует частого пересмотра и внесения поправок для борьбы с развивающимися формами коррупции. Сложность и нестабильность нормативно-правового регулирования в ответ на коррупционные риски создают серьезные проблемы для всех заинтересованных сторон, участвующих в государственных закупках. Постоянная потребность в обновлении законодательства отражает всепроникающий характер коррупции и ее способность адаптироваться к превентивным мерам. Такая запутанная правовая среда создает неэффективность, бюрократические препоны и операционную неопределенность, препятствуя эффективному и прозрачному осуществлению закупочной деятельности. Как следствие, система, призванная защищать общественные интересы, часто оказывается неадекватной и подвергается критике за неэффективность в пресечении коррупционных действий и обеспечении честной конкуренции между поставщиками.

Одним из важнейших внешних последствий коррупции является ее экономический эффект, когда расходы, понесенные в результате коррупционной практики, ложатся бременем на участников закупок. Значительная часть финансовых ресурсов перенаправляется на взятки и незаконные платежи, фактически превращая эти расходы в форму «дополнительного налогообложения», которым облагается бизнес, как описывает А. В. Шашкова [3]. Соответственно, организации повышают свои цены, чтобы учесть эти дополнительные расходы, перекладывая их на потребителей и тем самым способствуя инфляционному давлению в экономике. Кроме того, экономические искажения, вызванные коррупцией в сфере государственных закупок, препятствуют честной рыночной конкуренции и усиливают монополистические тенденции. Предоставление неоправданных преимуществ избранным участникам с помощью коррупционных средств приводит к искажению процесса закупок, в результате чего тем, кто готов пойти на подкуп, отдается предпочтение перед действительно конкурентоспособными организациями.

Такая обстановка способствует сговору и антиконкурентной практике, что еще больше укрепляет монополии на рынке и препятствует инновациям и эффективности. В результате отсутствие честной конкуренции не только ограничивает выбор потребителей, но и снижает общее качество товаров, работ и услуг, закупаемых за счет госу-

дарственных средств. Помимо экономических последствий, коррупция в сфере государственных закупок порождает серьезные правовые и этические дилеммы. Распространенность коррупционной практики подрывает верховенство закона, способствуя формированию параллельной системы неформальных норм и моделей поведения, известной как теневое право. Эта система действует вне установленных правовых рамок, позволяя коррумпированным чиновникам и участникам обходить нормативные акты и увековечивать незаконное поведение, такое как откаты и мошеннические схемы заключения контрактов. Такое поведение не только подрывает доверие общества к государственным учреждениям, но и затрудняет усилия по обеспечению подотчетности и прозрачности процессов закупок. Более того, социальные последствия коррупции в сфере государственных закупок очень глубоки, они влияют на общественное восприятие и усиливают недоверие к государственным институтам. Широко распространенное мнение о том, что государственные закупки изобилуют коррупцией, формирует негативный стереотип, который подрывает легитимность действий государства и усиливает социальную напряженность. Такое представление не только подрывает репутацию государственных служащих, но и препятствует гражданской активности и сотрудничеству, тормозя усилия по формированию сплоченного и доверительного общества.

Политические последствия коррупции в сфере государственных закупок выходят за рамки экономической и социальной сфер и включают в себя проблемы управления, подрыв доверия общества и препятствия для реализации демократических принципов. Коррупция в сфере государственных закупок подрывает основополагающие принципы демократического управления, искажая распределение государственных ресурсов и искажая процессы принятия решений. Как отмечает П. А. Кабанов, «эффективное противодействие распространению коррупции — одна из главных задач российского государства по обеспечению антикоррупционной безопасности современного российского общества» [4]. Когда процессы государственных закупок омрачены коррупцией, государственные служащие отдают предпочтение личной выгоде перед общественными интересами, тем самым подрывая демократические идеалы прозрачности, справедливости и подотчетности. Более того, повсеместное распространение коррупционной практики в сфере государственных закупок подрывает доверие граждан к государственным институтам и их легитимности. М. В. Шедий утверждает, что коррупция «нарушает принципы социальной справедливости, усиливает напряженность и порождает депрессивные настроения в обществе» [2]. Граждане, воспринимающие государственные закупки как коррумпированные, с меньшей вероятностью поверят, что действия правительства осуществляются в их интересах, что приведет к разочарованию и отчуждению от политических процессов. Такой подрыв доверия может оказать дестабилизирующее воздействие на демократические структуры управления, поскольку участие общественности и сотрудничество снижаются в ответ на восприятие коррупции в институтах. Кроме того, коррупция в сфере государственных закупок подрывает эффективность и результативность государственного управления. Отвлечение государственных средств в результате коррупционных действий сокращает объем ресурсов, выделяемых на основные государственные услуги и инфраструктурные проекты, препятствуя способности правительства удовлетворять потребности своих граждан. Такое неправильное распределение ресурсов усугубляет социально-экономическое неравенство и закрепляет цикл отставания в развитии в пострадавших сообществах.

Коррупция подрывает моральные устои общества, нормализуя неэтичное поведение и формируя культуру безнаказанности среди чиновников, участвующих в закупочных процессах. Как отмечают М. П. Клейменов и др., коррупция «уничтожает понятие совести и формирует систему теневого права, противоречащего правовым нормам, но приемлемого в коррумпированных группах» [5]. Такое ухудшение моральных норм не только подрывает доверие общества к государственным институтам, но и закрепляет

цикл неэтичных практик, препятствующих социальному прогрессу и сплоченности общества.

Кроме того, коррупция в сфере государственных закупок имеет значительные психологические последствия, приводящие к росту социальной напряженности и повсеместному недовольству граждан. В. В. Плотников и А. Р. Каспаров справедливо утверждают, что коррупция, наряду с другими факторами, способствует социальным волнениям, связанным с ощущением низкого качества жизни, нехваткой материальных ресурсов и коррупцией в органах власти [6].

Такое недовольство может привести к широкому распространению недовольства и протестов, что, в свою очередь, может создать дополнительные проблемы для политической стабильности и общественного согласия. В более широкой перспективе политические последствия коррупции в сфере государственных закупок распространяются на международные отношения, влияя на восприятие страны во всем мире. Репутация коррупционной практики в сфере государственных закупок подрывает доверие к стране и ее привлекательность для иностранных инвесторов и международных партнеров. Такое восприятие не только ограничивает возможности для экономического роста и развития, но и ставит под угрозу стратегические интересы и геополитическое влияние страны. В заключение следует отметить, что многогранные последствия коррупции в сфере государственных закупок требуют согласованных усилий по повышению прозрачности, подотчетности и этических стандартов в государственных учреждениях. Усиливая антикоррупционные меры и продвигая культуру честности и неподкупности, правительства могут смягчить негативные последствия коррупции для демократических принципов, общественного доверия, экономического развития и международного авторитета. Только благодаря комплексным реформам и постоянной приверженности делу борьбы с коррупцией общество сможет защитить общественные ресурсы, соблюсти этические нормы и способствовать устойчивому развитию в XXI в.

#### **Список источников**

1. Рудковская, Е. В. Проблемы коррупции в Российской Федерации / Е. В. Рудковская, Н. В. Войченко // Вестник КамчатГТУ. — 2015. — № 33.
2. Шедий М. В. Коррупция как социальное явление: социологический анализ : дис. ... д-ра социол. наук. — Москва, 2014.
3. Шашкова, А. В. Коррупция как проблема политической теории и практики // Вестник МГИМО. 2015. — № 6 (45).
4. Кабанов, П. А. Правовое регулирование дополнительных ограничений для лиц, привлеченных к дисциплинарной ответственности за совершение коррупционных проступков и проходящих службу (занимающих должности) в органах публичной власти // Антикоррупционная безопасность: выявление угроз и стратегия обеспечения: сборник научных статей по итогам V Сибирского антикоррупционного форума. — Красноярск : Сибирский федеральный университет, 2020.
5. Клейменов, М. П. Нравственность и коррупция / М. П. Клейменов, Н. И. Верченко, Е. М. Сейбол // Вестник Омского университета. Серия «Право». — 2017. — № 4 (53). — С. 144—150.
6. Плотников, В. В. Социальная напряженность: факторы возникновения и актуализации / В. В. Плотников, А. Р. Каспаров // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1, Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. — 2020. — № 1 (254).

**Курбанов М. М.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Договор морской перевозки груза: правоотношения между участниками перевозок**

**Аннотация.** В данной статье подробно рассматривается договор морской перевозки груза, так же его сущность и элементы. Анализируются источники внутреннего и международного права, регулирующих договор морской перевозки грузов. Исследуются вопросы, посвященные законодательному регулированию правоотношения между участниками перевозок, возникающих во время сделки договора морской перевозки груза, а также ответственность за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательств одной из сторон условий договора. На основе данной работы автор пришел к выводам о путях совершенствования договора и реализации отношений по морской перевозке грузов между участниками перевозок, с целью улучшения международной морской торговли.

**Ключевые слова:** морская перевозка грузов; договор перевозки, договор морской перевозки; чартер; коносамент; фрахтователь; грузоотправитель; перевозчик; грузополучатель.

Среди гражданско-правовых договоров, заключаемых в сфере транспорта, именно договор перевозки груза является одним из ведущих. Это обусловлено тем, что современное общество и уровень прогресса не позволяют осваивать новые сферы жизни общества без перевозки грузов. Тесные взаимоотношения субъектов этих правоотношений, их права и обязанности, вопросы ответственности и ее ограничения, порождают целый комплекс правовых норм. В соответствии со ст. 785 Гражданского кодекса РФ (далее — ГК РФ) договор перевозки груза представляет собой соглашение, в соответствии которым перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

Договоры перевозок заключаются в сфере перевозок автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным, а также смешанным видами транспорта. Именно договоры морской перевозки грузов имеют многовековую историю, и по настоящее время не утрачивают своей актуальности в спорных вопросах и обсуждениях между участниками перевозок. Глава VIII Кодекса торгового мореплавания РФ (далее — КТМ РФ) посвящена договору морской перевозки грузов. В ст. 115 КТМ РФ отражено что, по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее — получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). Договор морской перевозки груза может быть заключен, с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер), так же без такого условия.

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор. Фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер). Отправителем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза, без условия, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

Договор перевозки груза, заключенный в пользу получателя груза, представляет собой трехстороннее обязательство, в котором участвуют перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель, каждый из которых имеет определенные права, а также обязанности, связанные с перевозкой груза. Как следует из п. 1 ст. 793 ГК РФ в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Нормы об ответственности сторон за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке груза установлены § 8 гл. VIII КТМ РФ.

Понимание договора морской перевозки грузов в ГК РФ и в КТМ РФ различается. В ст. 787 ГК РФ говорится что, по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами, кодексами и иными законами. В ст. 115 КТМ РФ договор морской перевозки, в отличие от ГК РФ, определяет чартер как разновидность договора морской перевозки грузов. В ГК РФ же договор перевозки грузов, в том числе морской, и договор фрахтования, или чартер, — это два различных договора. Данная конкуренция правовых систем остается неразрешенной. ГК РФ в п. 2 ст. 3 указывает на приоритет ГК РФ над другими законами, что нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать настоящему Кодексу. Следуя принципу «*Lex specialis derogate generali*» — специальный закон отменяет (вытесняет) общий закон, появившемуся еще в римском праве и признанному в российском гражданском праве, мог бы применяться подход, закрепленный в КТМ РФ. Это было бы более корректно в силу значительной специфики морского частного права, которая лучше отражена в специализированном законодательстве. Согласно ч. 4 ст. 15 Конституции РФ, международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Таким образом, еще одним источником регулирования договора морской перевозки грузов в Российской Федерации является Конвенция об унификации отдельных правил о коносаменте 1924 г., а также протоколы к ней, принятые в 1968 и 1979 гг. Положения договора и протоколов к нему были восприняты национальным законодательством многих стран и в своей совокупности получили название Гааго-Висбийских правил. Россия присоединилась к Конвенции в редакции протокола 1979 г. в 1999 г.

Как и в других договорах на транспорте, моментом заключения договора морской перевозки согласно ст. 433 ГК РФ является момент получения лицом, направившим оферту, ее акцепта. Если в соответствии с законом для заключения договора необходима также передача имущества, договор считается заключенным с момента передачи соответствующего имущества. То есть в данном случае — момент сдачи груза перевозчику для отправки приобретателю, договора перевозки, определенному в ст. 785 ГК РФ, договор об организации перевозок может заключаться как консенсуальный в результате акцепта перевозчиком оферты грузоотправителя. Данная конструкция действует для перевозок груза в линейном сообщении и реализуется посредством направления грузоотправителем заявки на перевозку груза и получения положительного ответа перевозчика или составления ими документа о бронировании места на судне. За-

явка, как правило, содержит требование перевозки груза, количество, размер и наименование груза, информацию о порте отгрузки и грузополучателе. Таким образом, достигается согласие по всем существенным условиям договора. Между грузоотправителем и перевозчиком заключается долгосрочный договор об организации морских перевозок груза, где дополнительно оговариваются условия предоставления транспортных средств. Кроме того, практикуется заключение отдельного договора на подачу транспортных средств, в котором устанавливается обязанность перевозчика подать судно в надлежащем состоянии, в установленный срок в оговоренный порт отгрузки, а также обязанность грузоотправителя использовать поданное судно, если оно соответствует условиям соглашения. Заключение самостоятельного соглашения позволяет дополнительно урегулировать действия сторон до вступления реального договора перевозки в силу. Возможность заключения подобного соглашения предусмотрена в ст. 791 ГК РФ, а ответственность за его неисполнение — ст. 794 ГК РФ. Также возможно применить конструкцию предварительного договора — ст. 429 ГК РФ.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что существует множество способов обойти общее правило о реальном характере договора морской перевозки грузов и избежать вытекающую из него вероятность недостаточного обеспечения интересов сторон на первых этапах его исполнения. Однако, несмотря на то, что правоотношения по морской перевозке грузов складываются в среде предпринимателей, занятых в соответствующей деятельности, которым известны данные способы, реальный характер договора порождает большое количество юридических действий иррационального характера, в которых по большому счету совершенно нет необходимости. Применение модели консенсуального договора к договорам на морском транспорте помогло бы привести к единой форме или системе договоров, а так же упростить практику заключения соответствующих соглашений между участниками перевозок.

**Кутало С. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Правовое регулирование деятельности инвестора на рынке ценных бумаг**

**Аннотация.** Инвестиционная деятельность на рынке ценных бумаг является важной и актуальной темой в настоящее время. Происходящий инвестиционный кризис выступает препятствием для устойчивого экономического роста, который является приоритетом не только для России, но и других стран. Россия проводит масштабные экономические реформы, подчеркивающие значимость инвестиционной сферы и ее роли в успешной реализации реформ. Привлечение капитала для экономического развития и совершенствование инвестиционных механизмов крайне важны, поэтому необходимо более подробно изучить особенности правового регулирования деятельности инвестора на рынке ценных бумаг.

**Ключевые слова:** инвестиции, инвестиционная деятельность, инвестор, ценные бумаги, рынок ценных бумаг.

---

Правовое регулирование деятельности инвестора на рынке ценных бумаг включает множество различных нормативных актов, основным из которых, является Конституция РФ. Статья 81 гласит, что в Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности. В ч. 1 ст. 34 Конституции РФ установлено, что каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности.

Федеральный закон от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» (далее — Закон об инвестиционной деятельности), являясь основным нормативным актом в данной сфере, определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений. Закон в ст. 1 установил важнейшие для инвестиционной деятельности понятия, например: инвестиции — это «денежные средства, ценные бумаги, иное имущество, в том числе имущественные права, иные права, имеющие денежную оценку, вкладываемые в объекты предпринимательской и (или) иной деятельности в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта»; инвестиционная деятельность — это «вложение инвестиций и осуществление практических действий в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта».

Также важно отметить, что государственная инвестиционная политика — это совокупность мер, целью которых является поддержка роста и развития экономики страны в приоритетных отраслях. Она направлена на привлечение инвестиций как из внешних, так и внутренних источников, увеличение объема и разнообразия инвестиционных проектов, повышение эффективности их реализации, создание благоприятной инвестиционной среды и инновационное развитие страны. Как справедливо отмечает Д. М. Захарова, «государственная инвестиционная политика — это составная часть социально-экономической политики, которая выражает отношение государства к инве-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

стиционной деятельности, она определяет цели, направления, формы государственного управления инвестиционной деятельностью в Российской Федерации» [1].

Кроме того, действует Федеральный закон от 29 ноября 2001 г. № 156-ФЗ «Об инвестиционных фондах». Он регулирует отношения, связанные с привлечением денежных средств и иного имущества путем размещения акций или заключения договоров доверительного управления. Необходимо заметить, что инвестиционные фонды являются важным инструментом для инвестирования. Они позволяют инвесторам со всего мира совместно инвестировать в широкий спектр активов, таких как акции, облигации, недвижимость и другие инвестиционные инструменты. В современной экономике инвестиционные фонды играют ключевую роль в управлении инвестиционными портфелями и предоставлении инвесторам доступа к различным активам. Они также являются важным источником финансирования для различных компаний и организаций. В этом контексте исследование инвестиционных фондов является актуальным для понимания их роли на современном рынке ценных бумаг. Исследование инвестиционных фондов помогает помочь определить потенциальные риски и возможности инвестирования в различные активы.

Федеральным законом от 22 апреля 1996 г. № 39-ФЗ «О рынке ценных бумаг» регулируются отношения, возникающие при эмиссии и обращении эмиссионных ценных бумаг, при обращении иных ценных бумаг, а также особенности создания и деятельности профессиональных участников рынка ценных бумаг. Исследование рынка ценных бумаг имеет большую актуальность в современной экономической ситуации. Это связано с тем, что ценные бумаги являются одним из основных инструментов для инвестирования и привлечения финансирования. Рынок ценных бумаг значительно влияет на экономику страны, так как от его состояния зависит, насколько легко и выгодно компании могут получить капитал для расширения бизнеса. Исследование рынка ценных бумаг позволяет определить текущее состояние рынка, его потенциальные возможности и риски. Оно также может помочь инвесторам принять решения по инвестированию своих средств в различные финансовые инструменты. Таким образом, исследование рынка ценных бумаг является важным инструментом для принятия решений в деятельности инвестора, а также для анализа текущей экономической ситуации в стране.

На защиту прав инвесторов направлены, в частности, нормы Федерального закона от 5 марта 1999 г. № 46-ФЗ «О защите прав и законных интересов инвесторов на рынке ценных бумаг». Инвесторы на основании указанного закона могут выбрать различные варианты защиты своих прав: воспользоваться услугами общественных объединений инвесторов-физических лиц; обратиться в саморегулируемую организацию, действующую на рынке ценных бумаг и состоящую из профессиональных участников рынка ценных бумаг. Согласимся с Н. В. Дельцовой, А. Ю. Девяткиной, которые отмечают, что защита прав инвесторов — это важный аспект инвестиционной деятельности, направленный на обеспечение безопасности и защиты интересов инвесторов. И чтобы права инвесторов были защищены, государство должно контролировать и регулировать инвестиционную деятельность, чтобы обеспечить прозрачность и открытость рынка ценных бумаг для всех участников и защитить права инвесторов от мошеннических действий других участников рынка. Это можно достичь через различные механизмы, включая правильно проводимую политику, контроль за деятельностью управляющих компаний и правовое регулирование [2].

Безусловно, в сфере инвестиционной деятельности большую роль играют кодексы Российской Федерации. Например, действует Налоговый кодекс Российской Федерации (далее — НК РФ), который является кодифицированным законодательным актом, устанавливающим систему налогов и сборов в Российской Федерации. Бюджетный кодекс Российской Федерации (далее — БК РФ) устанавливающий общие принципы

бюджетного законодательства РФ, организации и функционирования бюджетной системы Российской Федерации, правовое положение субъектов бюджетных правоотношений. Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ) регулирует гражданско-правовые отношения, в частности, правовой статус физических и юридических лиц, а также публично-правовых образований. Роль кодексов в инвестиционной деятельности заключается в том, что они помогают инвесторам ориентироваться в условиях современного рынка и регулируют их поведение на рынке ценных бумаг, контролируют рискованные и незаконные действия. Кодексы также предоставляют механизм для регулирования инвестиционной деятельности, защищая права инвесторов от мошеннической деятельности, обеспечивая достаточный уровень прозрачности и надежности.

Также действует Конвенция о защите прав инвестора 1997 г. Российская Федерация не является участником данного документа. Несмотря на это, все-таки важно и необходимо рассмотреть данный документ, поскольку он является международным договором, который установил значимые для исследования термины. Так, в статье 1 установлено: инвестор — «государство, юридическое или физическое лицо, осуществляющее вложения собственных, заемных или привлеченных средств в форме инвестиций». Инвестиции — «вложенные инвестором финансовые и материальные средства в различные объекты деятельности, а также переданные права на имущественную и интеллектуальную собственность с целью получения прибыли (дохода) или достижения социального эффекта, если они не изъяты из оборота или не ограничены в обороте в соответствии с национальным законодательством Сторон».

Из анализа данных терминов можно сделать вывод, что на международном уровне инвесторами признаются и физические, и юридические лица, и государство. В этом плане законодательство РФ соответствует международным нормам.

Действуют и подзаконные нормативные акты. Президент РФ Владимир Путин в 2021 г. утвердил обновленную Стратегию национальной безопасности (Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400), которая определяет цели и задачи государственной политики в области обеспечения национальной безопасности и устойчивого развития страны на долгосрочную перспективу. В частности, затронут вопрос инвестиций. Указано, что действует Инвестиционная платформа регионов России [investinregions.ru](http://investinregions.ru) — специальный проект Фонда Росконгресс по привлечению инвестиций в субъекты РФ. Уникальное информационное пространство и коммуникационная среда объединяют интересы регионов, инициаторов проектов и инвесторов.

Рассмотрим также вопрос субъектов и объектов инвестиционной деятельности. Субъекты инвестиционной деятельности — это физические и юридические лица, которые принимают активное участие в инвестировании капитала в различные проекты и рынки. Инвесторы осуществляют вложения на территории России с использованием собственных и (или) привлеченных средств. Инвесторами могут быть физические и юридические лица, создаваемые на основе договора о совместной деятельности и не имеющие статуса юридического лица объединения юридических лиц, государственные органы, органы местного самоуправления, а также иностранные субъекты предпринимательской деятельности.

Права инвесторов закреплены в ст. 6 Закона об инвестиционной деятельности. Так, инвесторы имеют равные права на: 1) осуществление инвестиционной деятельности в форме капитальных вложений; 2) самостоятельное определение объемов и направлений капитальных вложений, а также заключение договоров с другими субъектами инвестиционной деятельности; 3) владение, пользование и распоряжение объектами капитальных вложений и результатами вложений; и т.д. Статья 7 Закона об инвестиционной деятельности закрепляет обязанности субъектов. Так, они обязаны: 1) осуществлять инвестиционную деятельность в соответствии с законодательством; 2) ис-

полнять требования, предъявляемые государственными органами и их должностными лицами; 3) использовать средства по целевому назначению.

Таким образом, законодательство в сфере инвестиционной деятельности включает Конституцию РФ, кодексы, Федеральные законы «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», «Об инвестиционных фондах», иные нормативные акты, включающие и подзаконные акты. Также необходимо учитывать и международные акты, в частности, Конвенцию о защите прав инвестора.

Несмотря на серьезный уровень законодательного регулирования, уровень инвестиционной активности и привлекательности в России остается низким. Этому способствуют экономическая и политическая ситуация в России в настоящее время, несовершенство налоговой системы в области инвестирования и проблемы правового регулирования отдельных видов инвестирования. Достаточно часто встречается ситуация, когда нормы права «догоняют» уже сложившиеся отношения.

Федеральный закон «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» регулирует инвестиции в форме капитальных вложений (то есть вложений в имущество, производство, некие материализованные активы), при этом в долгосрочной перспективе эти инвестиции приводят к постепенному оттоку денежных средств из России, поскольку такого рода инвестиции доступны крупному, в том числе иностранному капиталу, и по истечении времени окупаемости доходы начинают питать экономику других государств. Сейчас, с усложнением политической обстановки в мире и оппозиционного положения России, инвестиции в форме капитальных вложений стали одним из направлений деятельности крупных российских бизнесменов, в связи с чем отток денежных средств из России замедляется.

Так называемые портфельные инвестиции (то есть инвестиции в ценные бумаги) регулируются Федеральными законами «Об инвестиционных фондах» и «О рынке ценных бумаг». Проблемой в этой области является очень низкий уровень финансовой грамотности населения (они банально не знают разницы между акцией и облигацией), как правило предпочитая государственные облигации или акции нефтяных компаний. Но ни там, ни там инвестиции не являются разумными и обоснованными, поскольку нет должной доступной и ясной статистики, нет системы подбора квалифицированного профессионального инвестора.

Касательно финансовой грамотности населения. Финансовые сервисы крупных банков в последние пару лет при открытии брокерского счета стали предлагать обучение или вступление в профессиональное сообщество, где инвестору предлагают ознакомиться и разобраться с основами осуществления и регулирования деятельности на рынке ценных бумаг. Но законодательно такая обязанность не установлена, в связи с чем желающим приобрести ценные бумаги приходится снова полагаться на свою осведомленность и знания.

Все это очень затрудняет деятельность добросовестных профессиональных инвесторов на рынке ценных бумаг по привлечению инвестиционных денежных средств и их эффективному использованию.

#### **Список источников**

1. Дельцова, Н. В. Особенности защиты прав инвесторов на рынке ценных бумаг на современном этапе развития законодательства / Н. В. Дельцова, А. Ю. Девяткина // Проблемы развития предприятий: теория и практика. — 2020. — № 1-3. — С. 32—35.
2. Захарова, Д. М. Инвестиционная политика России в современных условиях // Студенческая научная весна. — 2021. — № 1. — С. 456—458.

**Кутало С. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Понятие и признаки ценных бумаг**

**Аннотация.** Согласно ст. 8 Конституции РФ в Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств. Ценные бумаги являются важными и необходимыми финансовыми инструментами в современной экономике. Значение ценных бумаг в российской экономике возрастает по мере развития фондового рынка и активного их использования для привлечения финансовых ресурсов, осуществления финансового инвестирования. Ценная бумага, кроме того, является объектом гражданско-правовых отношений, имуществом, по поводу которого совершаются сделки. Но в данной сфере есть множество теоретических и практических проблем, в частности, нет единства мнений относительно понятия и признаков ценных бумаг.

**Ключевые слова:** ценные бумаги; понятие ценных бумаг; рынок ценных бумаг.

---

Согласно ст. 142 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), ценными бумагами являются документы, соответствующие установленным законом требованиям и удостоверяющие обязательственные и иные права, осуществление или передача которых возможны только при предъявлении таких документов, а также обязательственные и иные права, которые закреплены в решении о выпуске или ином акте лица, выпустившего ценные бумаги. Ценными бумагами являются акция, вексель, закладная, инвестиционный пай паевого инвестиционного фонда, коносамент, облигация, чек и иные ценные бумаги, названные в таком качестве в законе или признанные таковыми в установленном законом порядке. Выпуск или выдача ценных бумаг подлежит государственной регистрации в случаях, установленных законом.

Несмотря на то, что есть законодательное определение, в доктрине ведутся споры относительно определения ценных бумаг. Так, А. Н. Афанасьева отмечает, что существует несколько подходов к определению такой категории, как ценная бумага: 1) научно-академический подход — ценная бумага является инструментом для инвестирования временно свободных денежных активов; 2) прикладной (практический) — ценная бумага является средством размещения капитала с целью получения дохода; 3) экономический подход — юридические формы отражают и фиксируют определенные экономические отношения (производство, обращение и использование капитала). Экономическое существо ценной бумаги состоит в том, что она одновременно является и представителем капитала, и капиталом сама по себе [1].

На мой взгляд, это имеет большое теоретическое и практическое значение, поскольку «ценная бумага» — это сложное, комплексное понятие, которое необходимо рассматривать с разных сторон, учитывая все ее составляющие. Но, к сожалению, автор не выделяет правовой подход, что спорно, так как он имеет превалирующее значение. Согласно этому подходу, устанавливается правовое регулирование ценной бумаги, признание ее роли законодателем, четкая регламентация данной правовой категории во избежание проблем на практике.

В свою очередь А. В. Неверов, исследуя понятие ценной бумаги, отмечает, что такая бумага является ценной «...не согласно присущих ей элементам, а потому что в ней закреплены имущественные права: право на получение товара, право на получение де-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

нежной суммы, право на другие ценные бумаги и т.д...» [2]. С этим следует согласиться, так как имущественные права как составляющие ценной бумаги являются ее основой.

С. Ю. Никифоров считает, что ценная бумага представляет собой форму фиксации имущественного права, само право, вещь особого рода или сочетание права и вещи. Автор также анализирует признаки ценной бумаги, закрепленные законодателем. Итак, признаками ценной бумаги, по его мнению, являются: содержание (права и обязанности); предмет (носитель содержания); порядок передачи [3]. Согласимся с автором, поскольку ценная бумага удостоверяет права ее держателя.

Для признания документа ценной бумагой он должен отвечать особым признакам в отношении реквизитов и формы. Так, ценная бумага содержит (удостоверяет) имущественное обязательственное право, которое реализуется предъявлением ценной бумаги. Этот признак выражается в следующем:

- 1) соблюдение необходимых реквизитов ценных бумаг;
- 2) легитимность, то есть возможность точно установить лицо, имеющее право требовать исполнения;
- 3) необходимость предъявления обязанному лицу;
- 4) абстрактность (основания, по которым уполномоченное лицо владеет ценной бумагой и предъявляет ее к исполнению, не имеют значения);
- 5) презумпция добросовестности владения ценной бумагой лицом, ее предъявляющим [4].

Ценная бумага, как и любой другой правовой институт, обладает рядом признаков. На мой взгляд, признаки ценных бумаг имеют большое значение в контексте исследования понятия и сущности данной категории, так как позволяют понять ее правовую природу. Е. А. Суханов выделяет следующие признаки ценных бумаг. Во-первых, он отмечает литеральность. Пункт 1 ст. 142 ГК РФ дает возможность требования исполнения обязательства, которое прямо указано в бумаге. Во-вторых, документ необходимо предъявить обязанному лицу для осуществления прав. Третье свойство тесно связано со вторым. Происходит легитимация кредитора, как субъекта права, которое отражено в ценной бумаге, в то время как должник может выполнять обязанность исключительно в отношении лица, предъявившего бумагу. И последнее важное свойство, по мнению Е. А. Суханова — публичная достоверность [5].

Чаще всего, по мнению правоведов, ценные бумаги содержат обязательственные права (облигации, вексель). Однако согласимся с Е. А. Борябиной, которая констатирует, что «...это не аксиома, потому что данный институт также может содержать и вещные права, секундарные права или права на членство в корпорации...» [6]. Из этого можно сделать логичный вывод, что денежные знаки, почтовые или гербовые марки ценными бумагами не являются, потому что они не выражают определенное право.

В литературе также выделяются следующие признаки:

- 1) внешним образом ценная бумага проявляется как документ;
- 2) бумага приобретает ценное значение не сама по себе, а потому, что в ней заключается воплощение права;
- 3) содержание права, воплощенного в ценную бумагу, должно составлять имущественную ценность;
- 4) из документа вытекает определение субъекта права [7].

Также можно выделить следующие признаки ценной бумаги: формальность, точное определение юридической возможности законного владельца, возможность передачи, публичная достоверность, осуществление прав только при предъявлении ценной бумаги. Эти признаки делают ценные бумаги более гибким и удобным инструментом, соответствующим современным реалиям.

Таким образом, ценными бумагами являются документы, соответствующие установленным законом требованиям и удостоверяющие обязательственные и иные права,

осуществление или передача которых возможны только при предъявлении таких документов. Ценные бумаги являются значимым финансовым инструментом, так как позволяют получать доход и привлекать инвестиции. У ценных бумаг есть такие свойства, как универсальность, эквивалентность, кредитоспособность, накопительность, долгосрочность. Также можно выделить следующие признаки ценной бумаги: формальность, точное определение юридической возможности законного владельца, возможность передачи, публичная достоверность, осуществление прав только при предъявлении ценной бумаги. Эти признаки делают ценные бумаги более гибким и удобным инструментом, соответствующим современным реалиям.

#### **Список источников**

1. Афанасьева, А. Н. Ценная бумага как объект гражданских правоотношений: понятие и признаки ценных бумаг в российском гражданском праве // Наука и инновации в XXI веке: актуальные вопросы, открытия и достижения. — 2020. — № 1. — С. 79—83.
2. Неверов, А. В. Понятие ценной бумаги // Аллея науки. — 2018. — № 10. — С. 761—764.
3. Никифоров, С. Ю. Документарные и бездокументарные ценные бумаги как единый объект гражданских прав // Современная юриспруденция: актуальные вопросы, достижения и инновации. — 2017. — № 1. — С. 113—115.
4. Ибрагимова, Н. Б. Понятие и признаки ценной бумаги как объекта права собственности // Аллея науки. — 2019. — № 11. — С. 429—433.
5. Гражданское право: Вещное право. Наследственное право. Исключительные права. Личные неимущественные права / под редакцией Е. А. Суханов. 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Волтерс Клувер, 2016.
6. Борябина, Е. А. Проблемы определения понятия ценных бумаг // Вопросы российской юстиции. — 2020. — № 9. — С. 212—219.
7. Ибрагимова, Н. Б. Ценные бумаги как объект гражданских прав, как объект права собственности // Аллея науки. — 2019. — № 11. — С. 763—768.

**Ли Донг У,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **К вопросу о совершенствовании международного регулирования транспортировки грузов железнодорожным транспортом**

**Аннотация.** В работе изучается международное соглашение СМГС. Тема актуальна, так как именно это международное соглашение является для России ключевым в сфере международного регулирования транспортировки грузов железнодорожным транспортом. Однако, за более чем семидесятилетнюю историю существования, договор сохраняет или преумножает свои недостатки, что недопустимо. Автор предлагает реализовать на практике нововведения, которые усовершенствуют СМГС, что и является целью работы.

**Ключевые слова:** СМГС; международное перемещение грузов; международные железнодорожные перевозки; международное право; международное регулирование.

---

Российская Федерация преимущественно перевозит и получает грузы из-за рубежа с помощью железнодорожного сообщения. Для возможности правового регулирования таких взаимоотношений, были подписаны различные международные соглашения.

Наибольшую важность для России на данный момент имеет Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (чаще используется аббревиатура СМГС). Причина состоит в том, что оно было подписано еще в 1951 г. и основано на советском (в дальнейшем, российском) железнодорожном законодательстве, то есть по многим пунктам оно было и остается схожим с российским правом [3].

В настоящее время Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении активно применяют многие «дружественные» страны, например, члены ЕАЭС (исключением является Армения), Китай, Монголия, а также ряд стран западной Европы (Чехия, Словакия, Румыния и иные), с которыми грузопоток сохраняется. В тоже время, несмотря на частые корректировки СМГС, в нем сохраняются проблемы, формирующие трудности для участников процесса. В связи с этими обстоятельствами, автору представляется актуальным выявить недостатки данного соглашения, а также предложить методы их устранения.

В первую очередь, проблемой является используемый в Соглашении понятийно-категорийный аппарат. Так, согласно СМГС, отправитель — это лицо, указанное в накладной, а также предъявившее груз к перевозке. Столь упрощенное определение не является достаточным для международного Соглашения, потому, по мнению автора, предлагается заменить формулировку на: «лицо, являющееся стороной договора, которая вступила в договорные отношения с перевозчиком в отношении международной перевозки груза».

Аналогичные проблемы имеют место и в отношении определения получателя. Согласно СМГС — это лицо, которое записано в накладной, как получатель. Наиболее приемлемым определением, по мнению автора, могла бы быть следующая формулировка: «субъект договора перевозки, который имеет право на получение груза, доставленного перевозчиком».

Стоит отметить, что согласно СМГС и отправитель, и получатель — это участники перевозки, несмотря на то что в этом процессе они не принимают участия, являясь заказчиком и получателем транспортной услуги, то есть субъектами договора перевозки.

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **С. Н. Артамонова.**

Представляется, что внедрение предлагаемых формулировок помогут на практике более точно и полно определять всех участников данного процесса.

Вызывают сомнения в целесообразности отмены императивности ряда положений Соглашения. Например, СМГС устанавливает некоторые пункты, обязательные для выполнения, тогда как остальные могут быть изменены сторонами. Ситуация недопустима потому, что это формирует чрезмерные возможности для перевозчиков. Предположим, «РЖД» в России имеет естественную монополию на железнодорожную перевозку грузов, как и во многих других странах ее имеют соответствующие организации. Возможность отклонения от императивных норм позволяет перевозчикам злоупотреблять своим положением, что недопустимо в международных рамках. В связи с этим автор предлагает восстановить императивность положений СМГС.

Значимым правовым «пробелом» является положение, согласно которому могут быть применены особые условия перевозки. Во-первых, это вновь предоставляет слишком широкие возможности для оппортунизма любым из участников процесса. Во-вторых, указывается, что получатель имеет возможность формировать такие условия, что недопустимо, поскольку, как уже отмечалось, данное лицо не участвует в этом процессе.

Нельзя не отметить, что сейчас применяются слишком благоприятные нормативы для перевозчика в отношении срока доставки груза. Так, крупнотоннажные грузы могут перемещаться со скоростью сто пятьдесят километров за полные сутки, для иных грузов срок уменьшен до 200 км за полные сутки [2]. Представляется, что такая скорость является слишком низкой. Отметим, что ранее применялись иные стандарты, которые были более справедливыми для получателей. По мнению автора, необходимо изменение показателей до значений в 200 км за полные сутки для крупнотоннажных грузов и 250 для иных. Предоставленные преференции перевозчикам не понятны и не должны им предоставляться, в связи с чем автором предлагается произвести в рамках Соглашения соответствующую классификацию грузов с указанием более точной скорости.

Значимым правовым «пробелом» являются также и правовой статус экспедитора, указанного в СМГС как третье лицо. При этом его права и обязанности в Соглашении не отображены, что позволяет их свободно трактовать, исходя из мнения руководства государств, перевозчика, отправителя и иных лиц [1]. Этот вопрос нуждается в проработке, поскольку крайне редки ситуации, когда с помощью железнодорожного транспорта груз отправляется от отправителя непосредственно до получателя — обычно задействуются экспедиторы. Так как международное право не определило подробно права и обязанности экспедиторов, в каждой стране-участнице СМГС применяется национальное законодательство. В результате, к экспедитору могут предъявляться требования, как к собственнику груза, что неверно. Таким образом, крайне важно подробно описать процесс передачи груза экспедитору, его обязанности, права, ответственность и иные элементы.

СМГС допускает применение национального законодательства по тем вопросам, которые не решены в этом Соглашении. Однако, представляется целесообразным предусмотреть, что страны-участницы должны проводить совместные заседания, в рамках которых будут анализировать наиболее частые случаи применения национальных законодательств. По мнению автора, это позволит четче выявить насущные потребности дальнейшего международно-правового урегулирования в этой сфере, а также унифицировать соответствующие нормы, что, в конечном счете, будет способствовать равноправию участников договора перевозки на территории любой страны — участницы СМГС.

Отметим также, что положения СМГС значительно отличаются от другого значимого Соглашения в рамках международного перемещения железнодорожных грузов —

КОТИФ (Соглашение о международных грузовых перевозках). КОТИФ преимущественно используется европейскими странами, однако, противоречивость ряда положений этих соглашений приводит к проблемам в рамках транспортировки грузов на значительные расстояния, например, из Китая в Европу.

Наилучшим решением было бы создание единого международного документа, который бы позволил полностью и однозначно решить все вопросы в рамках международного перемещения грузов посредством железной дороги. При создании единой системы, следует учитывать преимущества данных Соглашений. Так, представляется необходимым указать, что СМГС является более справедливым договором, однако, КОТИФ также имеет очевидные достоинства — в нем установлены четкие стандарты, которыми должны пользоваться участники при международных транзитных перевозках. По мнению автора, было бы полезным учесть эти достоинства при дальнейшем совершенствовании международного регулирования железнодорожных грузоперевозок.

Важно отметить, что Россия, несмотря на столь важное значение СМГС для страны, постепенно реформирует российское законодательство так, что происходит отдаление от норм СМГС. Такое положение вещей допустимо лишь в том случае, если в мире появится тенденция к полному переходу на КОТИФ. До тех пор, пока тренд не будет наблюдаться, представляется, что такие действия негативно отображаются как на российском праве, так как на международном регулировании железнодорожных перевозок, вызывая у их участников правовой диссонанс.

Подводя итог, стоит отметить, что СМГС является крайне важным международным соглашением, которое позволяет регулировать многие пункты международного перемещения железнодорожных грузов между странами, имевшими прямую связь с Советским Союзом. Несмотря на существование СМГС более семидесяти лет, некоторые его положения нуждаются в оперативном реформировании и более четкой проработке условий для перевозчиков, что позволит СМГС стать более совершенным международным договором.

#### **Список источников**

1. Влияние правовых ограничений на эффективность международных транспортных коридоров / П. Л. Артамонова, Е. Л. Кузина, М. А. Василенко, В. В. Панкова // Наука и бизнес: пути развития. — 2022. — № 7(133). — С. 58—61.
2. Иванов, А. П. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2021 году / А. П. Иванов // Вестник транспорта. — 2022. — № 7. — С. 14—21.
3. Солодовников, А. А. Исторические аспекты формирования международно-правовых норм в сфере железнодорожного транспорта / А. А. Солодовников // Актуальные проблемы национального и международного права: Материалы V научно-теоретической конференции студентов магистратуры, Санкт-Петербург, 2 ноября 2022 г. — Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2022. — DOI 10.47645/9785604917404\_74.

Лутцева Ю. В.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Актуальные проблемы, возникающие при проведении антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов в Министерстве обороны Российской Федерации**

**Аннотация.** Автором в статье приводятся наиболее значимые и актуальные проблемы, которые он выявил в процессе анализа порядка проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов в Министерстве обороны Российской Федерации, предлагаются пути решения выявленных проблем.

Статья представляет интерес для специалистов в области юриспруденции, государственного управления и противодействия коррупции.

**Ключевые слова:** антикоррупционная экспертиза; Минобороны России; антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов.

---

Антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов представляет собой деятельность специалистов (экспертов) по выявлению и описанию коррупционных факторов, относящихся к действующим правовым актам и их проектам, а также разработке рекомендаций, направленных на устранение или ограничение действия таких факторов.

В соответствии с Федеральным законом от 17 июля 2009 г. № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов» (далее — Закон об антикоррупционной экспертизе) в качестве объекта антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов могут выступать исключительно федеральные, региональные и муниципальные подзаконные нормативные правовые акты, а также региональное законодательство.

Антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов согласно Закону об антикоррупционной экспертизе проводится прокуратурой РФ, федеральными органами исполнительной власти, иными государственными органами и организациями, полномочными разрабатывать и принимать нормативные правовые акты, органами государственной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления.

В Минобороны России, как в органе исполнительной власти, антикоррупционная экспертиза нормативно-правовых актов осуществляется помимо прокуратуры РФ ее специальными структурными подразделениями, обладающим специальными полномочиями по осуществлению надзора за исполнением законов в Вооруженных силах РФ, других войсках, воинских формированиях и органах — Главной военной прокуратурой РФ.

Федеральный закон «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов» устанавливает правовые и организационные основы антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов в целях выявления в них коррупционных факторов и их последующего устранения.

Данный Закон послужил основой для издания основного нормативно-правового акта, регулирующего порядок проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов в Минобороны России — приказа Министра обороны от 19 декабря 2011 г. № 2610 «Порядок проведения в Министерстве обороны Российской Федерации

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент Т. С. Эфендиев.

антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов (проектов нормативных правовых актов) Министерства обороны Российской Федерации» (далее — Порядок № 2610).

В ходе проведения анализа в рамках рассматриваемого вопроса и выявления актуальных проблем, нами был проведен сравнительный анализ между Порядком № 2610, действующим в настоящее время, и Порядком № 1180, утвержденным приказом Министра обороны Российской Федерации от 29 октября 2009 г. № 1180 (далее — Порядок № 1180), предшествующий ему и утратившим силу.

Прежде чем представить актуальные проблемы, возникающих в процессе проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов в Министерстве обороны Российской Федерации, нами видится важным представить некоторые некогда актуальные проблемы по данному вопросу, которые успешно были решены.

Первая актуальная проблема заключалась в отсутствии в Порядке № 1180 указания на то кем должна проводиться антикоррупционная экспертиза правовых актов, издаваемых главными и центральными управлениями и департаментами Минобороны России, главными командованиями видов и командованиями родов войск Вооруженных Сил, управлениями военных округов и флотов и т.д.

Новый Порядок № 2610 решил данную проблему: все проекты ведомственных нормативных правовых актов для проведения антикоррупционной экспертизы в настоящее время представляются в Правовой департамент Минобороны России, на который и возложена функция по ее осуществлению.

Вторая проблема заключалась в отсутствии возложенной обязанности на органы военного управления, являющиеся разработчиками соответствующих проектов правовых актов, самостоятельного предварительного проведения антикоррупционной экспертизы подготовленных ими проектов документов перед их направлением на правовую и антикоррупционную экспертизу в Правовой департамент Минобороны России.

Данный вопрос в иных государственных органах решался тем, что назначались ответственные за проведение антикоррупционной экспертизы подразделения, например, юридические подразделения этих органов (юридические службы, юридические и правовые департаменты, юридические и правовые управления, отделы правового обеспечения и т.п.).

Выявленная проблема была решена частично. Так, ранее в науке предлагалось ввести в действующие тогда Положение о юридической службе Вооруженных Сил Российской Федерации, утвержденное приказом Министра обороны Российской Федерации от 21 марта 1998 г. № 100, изменения и дополнения в части, касающейся возложения на все подразделения юридической службы вплоть до низового звена обязанности по организации работы по антикоррупционной экспертизе правовых актов и их проектов. Предложенные изменения нашли свое отражение в новом, пришедшем приказу № 100, приказе Министра обороны Российской Федерации от 14 ноября 2017 г. № 700, где была введена норма следующего содержания: «...юридическая служба осуществляет функцию по проведению антикоррупционной экспертизы нормативных правовых (проектов нормативных правовых) актов Минобороны России». Однако Наставление по правовой работе в Вооруженных Силах Российской Федерации, утвержденное приказом от 3 декабря 2015 г. № 717, такую норму не только не ввело, но и не содержит каких-либо норм о антикоррупционной экспертизе.

Среди актуальных в настоящее время проблем в проведении порядка антикоррупционной экспертизы можно выделить следующие.

1. Наличие перечисления в его содержании самих коррупциогенных факторов и их характеристик. Перечисления в Порядке № 2610 коррупционных факторов на наш взгляд представляется нецелесообразным, так как сама их формулировка воспроиз-

дит соответствующие положения Методики, применяемой всеми федеральными органами исполнительной власти.

Данная Методика используется для обеспечения проведения прокуратурой, органами, организациями и их должностными лицами антикоррупционной экспертизы правовых документов и их проектов, поэтому применяется напрямую в экспертной деятельности и не нуждается в принятии каких-либо внутренних ведомственных актов, дублирующих ее положения.

К тому же наличие в Порядке системы коррупциогенных факторов, основанной на Методике, может повлечь необходимость осуществления дополнительной нормотворческой работы Правового департамента в случае внесения изменений в Методику в части регламентации коррупциогенных факторов, поскольку в целях обеспечения единства экспертной практики в Порядок также придется оперативно вносить изменения во избежание несоответствия федеральному законодательству.

Нам представляется возможным в целях устранения нормативной «избыточности» п. 5 Порядка № 2610 изложить в виде отсылочной нормы, определяющей, что при подготовке проектов нормативных правовых актов и проведении антикоррупционной экспертизы должностные лица органов военного управления обязаны руководствоваться Методикой проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов.

2. Наличие в Порядке № 2610 нормативных положений, посвященных мониторингу применения нормативных актов как одному из условий и источников проведения антикоррупционной экспертизы. На основании п. 4 ст. 3 Закона об антикоррупционной экспертизе органы, организации, их должностные лица проводят антикоррупционную экспертизу принятых ими нормативных правовых актов (проектов нормативных правовых актов) при мониторинге их применения. Указанное положение дублируется в Порядке № 2610, однако далее Порядок также раскрывает и задачи мониторинга, и его практическую значимость в системе профилактики коррупции. Вместе с тем подобная детализация представляется излишней, поскольку указанные нормы не совсем согласуются с предметом правового регулирования и сферой применения Порядка № 2610, который должен содержать положения, исключительно посвященные процессу проведения в Минобороны России антикоррупционной экспертизы нормативных документов и их проектов.

Порядок осуществления мониторинга правоприменения, включая регламентацию его целей, механизма и определяется подзаконным актом Президента РФ, который применяется на всей территории государства, в связи с чем наличие в ведомственных актах специальных норм о мониторинге правоприменения представляется нецелесообразным. Указ о мониторинге правоприменения с момента принятия в 2011 г. закрепил положение, что мониторинг, представляющий собой комплексную и плановую деятельность по сбору, обобщению, анализу и оценке информации для обеспечения принятия (издания), изменения или признания утратившими силу (отмены) нормативных правовых актов, проводится в целях реализации антикоррупционной политики и устранения коррупциогенных факторов.

Таким образом, включение в ведомственные порядки проведения антикоррупционной экспертизы норм, регламентирующих основные характеристики мониторинга правоприменения, рассматривается лишним.

3. Необязательность устранения в нормативном правовом акте коррупциогенных факторов. Порядок № 2610 указывает на то, что заключения по результатам антикоррупционной экспертизы обязательны для рассмотрения, но не для исполнения, они больше носят рекомендательный характер. Возникает вопрос о целесообразности проведения антикоррупционной экспертизы, если выявленные по итогам ее проведения коррупциогенные факторы, по своей сути, не устраняются. Например, Порядок № 2610

содержит следующую формулировку: «Заключение, составленное по результатам независимой антикоррупционной экспертизы, носит рекомендательный характер и подлежит обязательному рассмотрению в 30-дневный срок со дня его получения Министерством обороны. По результатам рассмотрения заключения гражданину или организации, проводившим независимую антикоррупционную экспертизу, органом военного управления — разработчиком нормативного правового акта направляется мотивированный ответ, за исключением случаев, когда в заключении отсутствуют предложения о способе устранения выявленных коррупционных факторов...». Такая формулировка позволяет разработчику нормативно-правового акта или его проекта выбор — устранить или нет, выявленный коррупционный фактор.

На наш взгляд, следует внести в Порядок нормы, содержащие о том, когда и при каких случаях заключение обязательно к исполнению, а когда рекомендовано.

4. Неопределенный статус субъектов проведения независимой антикоррупционной экспертизы нормативно-правовых актов и их проектов:

а) нечеткая роль Правового департамента Минобороны России в проведении независимой антикоррупционной экспертизы. Анализируя положения Порядка № 2610, регламентирующие механизм проведения независимой антикоррупционной экспертизы проектов ведомственных актов Минобороны, необходимо отметить необычную, в какой-то степени второстепенную и стороннюю роль Правового департамента при рассмотрении результатов независимой экспертизы в виде экспертного заключения. Несмотря на то, что Правовой департамент, будучи частью юридической службы Минобороны России, предназначен для правового обеспечения деятельности министерства, основная роль в оценке независимого экспертного мнения принадлежит органу военного управления — разработчику нормативного правового акта, который и направляет мотивированный ответ на заключение по результатам независимой экспертизы. Значение же Правового департамента в данном механизме сводится лишь к решению «посреднических» обеспечивающих задач, выраженных в получении от разработчика подтверждения размещения проекта нормативного акта на сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) в виде его ID, получении (но без возможности рассмотрения) и регистрации заключений по результатам независимой антикоррупционной экспертизы с последующим возвратом проекта его разработчику вместе с копией поступившего заключения. Правовой департамент также направляет копию мотивированного ответа гражданину или организации, проводившим независимую антикоррупционную экспертизу, на их заключение. Таким образом, выявленные независимым экспертом коррупционные факторы, будет оценивать не Правовой департамент, а орган военного управления, разработавший проект приказа. Стоит отметить, что не во всяком органе военного управления имеются специалисты юридического профиля и не всякий такой специалист обладает необходимой квалификацией по проведению антикоррупционной экспертизы. Принимая во внимание данное обстоятельство, ставится под сомнение возможность реализации принципа компетентности лиц, проводящих антикоррупционную экспертизу нормативных правовых актов. В качестве решения этой проблемы нам представляется логичным возложить именно на Правовой департамент обязанность по рассмотрению экспертных заключений независимых экспертов и подготовке мотивированных ответов на них;

б) неопределенный статус независимого эксперта. Независимая антикоррупционная экспертиза осуществляется юридическими и физическими лицами, получившими аккредитацию на проведение в качестве независимых экспертов антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов в случаях, предусмотренных законодательством РФ.

Независимыми экспертами могут быть:

1) граждане Российской Федерации, имеющие высшее образование и стаж работы по специальности не менее пяти лет, за исключением:

- граждан, имеющих неснятую или непогашенную судимость;
- граждан, сведения о применении, к которым взыскания в виде увольнения (освобождения от должности) в связи с утратой доверия за совершение коррупционного правонарушения включены в реестр лиц, уволенных в связи с утратой доверия;
- граждан, осуществляющих свою деятельность в органах и организациях, указанных в п. 3 ч. 1 ст. 3 Закона об антикоррупционной экспертизе.

2) юридические лица, имеющие в своем штате не менее трех работников, отвечающих условиям аккредитации в качестве независимого эксперта — физического лица, за исключением:

- международных и иностранных организаций;
- некоммерческих организаций, выполняющих функции иностранного агента.

Следует отметить, что требования, которые предъявляются к независимым экспертам, являются исчерпывающими — под высшим профессиональным образованием понимается любое высшее образование (а не только юридическое), которое может быть подтверждено дипломом о высшем профессиональном образовании. Что касается стажа по специальности, то устанавливается только требование, что он должен быть не менее пяти лет.

Одной из неразработанных как в теории юриспруденции, так и не нашедшей отражения в законодательстве проблем, является проблема правового статуса независимого эксперта, уполномоченного на проведение антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и их проектов. Она прежде всего связана с ответственностью, которую должен нести эксперт в случае некачественной экспертизы. Разумеется, эксперт несет личную моральную ответственность за полноту анализа законопроекта и обоснованность заключения по результатам экспертизы, но юридически эта ответственность не установлена, а выводы по анализируемому вопросу носят рекомендательный характер.

Кроме того, деятельность независимых экспертов в большинстве случаев разобщена и недостаточно организована.

Все это указывает на необходимость определения факторов, влияющих на эффективность деятельности независимых экспертов, уполномоченных на проведение антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и их проектов.

Проведение антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и их проектов должно основываться на принципах соблюдения законности, профессионализма лиц, осуществляющих экспертизу, независимости экспертов в пределах предоставленных им полномочий, объективности в изложении своей позиции и выводов, ответственности за полноту анализа законопроекта и обоснованности заключения как результата экспертизы. Важным направлением является организация и проведение профессиональной подготовки экспертов в области антикоррупционного анализа и оценки нормативных правовых актов на коррупциогенность. Соответствующие знания могут служить показателем уровня их специальной квалификации и правовой компетентности.

Таким образом, независимая антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов и их проектов заключается как в обеспечении гласного, публичного противодействия коррупциогенности российского законодательства, так и является элементом механизма общественного контроля в сфере борьбы с коррупцией. И этот механизм необходимо развивать и совершенствовать.

**Маятникова М. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Государственные закупки: понятие, инфраструктура, принципы и проблемы функционирования системы**

**Аннотация.** Данная статья посвящена детальному разбору понятия государственных закупок и государственных контрактов, органам-участникам государственной контрактной системы, которые играют важнейшую роль в экономике нашей страны, ведь нужды современного государства по своему объему, структуре и времени, необходимому для их удовлетворения, достаточно разнообразны. Главная идея текста заключается в том, что правильное регулирование и понимание принципов подобных контрактов имеют критическое значение для обеспечения безопасного и экономически эффективного обеспечения государства всеми необходимыми благами. За последние три десятилетия осуществлены три реформы, каждая из которых предусматривала концептуальное изменение подходов к правовому регулированию обеспечения государственных и муниципальных нужд: «государственные закупки» — «государственный заказ» — «контрактная система». Один из значимых аспектов статьи — это рассмотрение современных тенденций и проблем в сфере государственных закупок, включая изменения в законодательстве, влияние международных норм и стандартов. Автор подчеркивает, что заключение и выполнение таких контрактов должно базироваться не только на экономических показателях, но и учитывать аспекты социальной ответственности. Таким образом, статья представляет собой комплексное исследование государственных контрактов, акцентируя внимание на их значении для экономики, регулирования внутреннего рынка и международных отношений. Основные выводы автора являются важной базой для специалистов в сфере закупок, юристов и экономистов, интересующихся вопросами государственной контрактной системой и правового регулирования этого процесса.

**Ключевые слова:** государственный контракт; закупка; государственный заказчик; бюджетные средства; основные принципы; условия договора; права и обязанности сторон.

---

Контроль и управление активами, которые входят в состав государственного имущества, но не принадлежат ни государственным органам, ни юридическим лицам, осуществляются специализированным органом Минфина России или Казначейством России. В области публичных закупок участвуют следующие категории субъектов:

- заказчики;
- участники закупок (поставщики, исполнители, подрядчики);
- регулирующие и контролирующие органы.

Правовое положение указанных участников в области государственных закупок существенно варьируется в зависимости от типа закупок, в которых они вовлечены.

Заказчиками в государственных и муниципальных закупках выступают три вида субъектов:

- государственные заказчики;
- муниципальные заказчики;
- бюджетные учреждения.

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

Отличительной особенностью, позволяющей разграничить государственные контракты и гражданско-правовые договоры, является участие публично-правового образования на стороне заказчика.

Данные органы действуют от имени Российской Федерации или субъекта РФ и их характерной особенностью является то, что они уполномочены принимать бюджетные обязательства в соответствии с бюджетным законодательством РФ от имени Российской Федерации или субъекта РФ и осуществлять закупки для государственных нужд.

Понятие муниципального заказчика идентично предыдущему, только в данном случае заказчиком выступает муниципальный орган или муниципальное казенное учреждение.

При этом заказчик действует от имени муниципального образования и осуществляет закупки для муниципальных нужд.

Государственными заказчиками выступают: государственные органы, органы управления государственными внебюджетными фондами и бюджетные учреждения.

Последние представляют собой госучреждения, финансовое обеспечение выполнения функций которых, осуществляется за счет средств соответствующего бюджета на основе бюджетной сметы. Кроме того, государственными заказчиками могут выступать и иные получатели средств федерального бюджета.

Получателям бюджетных средств закон предоставляет следующие права:

1) право на получение и своевременное использование бюджетных средств в соответствии с утвержденной бюджетной росписью;

2) право на своевременное доведение уведомлений о бюджетных ассигнованиях и лимитах бюджетных обязательств;

3) право на получение компенсации в размере недофинансирования.

Кроме соответствующих прав получатели бюджетных средств несут следующие обязанности:

— по своевременной подаче бюджетных заявок или иных документов, подтверждающих их право на получение бюджетных средств;

— по эффективному использованию бюджетные средства — по эффективному использованию бюджетные средства согласно их целевому назначению; по своевременному и полному возвращению бюджетных средств, предоставленных им на возвратной основе;

— по полному и своевременному внесению платы за пользование бюджетными средствами, предоставленными им на возмездной основе;

— по своевременному представлению отчетов и иных сведений об использовании бюджетных средств.

В случае, если созданы специальные органы, уполномоченные на осуществление функций государственных или муниципальных заказчиков по размещению заказов, эти уполномоченные органы на основании соответствующего решения об их создании выполняют часть функций заказчиков в сфере государственных закупок.

Исключение составляет подписание государственных или муниципальных контрактов.

Порядок взаимодействия государственных заказчиков уполномоченного органа должен устанавливаться решением о создании такого уполномоченного органа.

Государственный заказчик выполняет функции формирования государственного заказа, а именно определяет перечень закупаемых товаров, работ и услуг, определяет объемы закупки и сроки поставки. Кроме того, на нем лежат функции по размещению государственного заказа — определение конкретных поставщиков и исполнителей, которые будут обеспечивать поставку нужных товаров.

Размещение государственного заказа напрямую связано с заключением государственного контракта, который подписывает непосредственно сам заказчик.

Так, государственный контракт заключается по результатам проведенных торгов с победителем, получившим право на вступление в договорные отношения с государственным заказчиком.

Условия заключенного договора заказчика и поставщика в одностороннем порядке изменяться не могут, не могут такие условия изменяться и по соглашению сторон.

Между государственным заказчиком и поставщиком на практике могут иметь место неисполнение условий заключенного государственного контракта.

Нарушение условий договора для стороны могут причинить очень сильный ущерб, поскольку она лишается всего того, на что вправе была рассчитывать при вступлении в правовые отношения.

Также на практике встречаются ситуации, когда заказчики, выступающие от лица государства, находятся в сговоре с поставщиками.

Их целью может быть обход норм о невозможности изменения условий государственного контракта, норм договора поставки товаров для государственных нужд. Все перечисленное оказывает отрицательное влияние на имущественные интересы публичного образования. Также встречаются злоупотребления, когда имеет место размещение заказа по итогам торгов.

Как правило, контрактная система подразумевает, что участники закупок преследуют коммерческие цели.

Однако трактовка понятия «участник закупки» не исключает некоммерческие организации, предоставляя им наряду с коммерческими организациями право принимать участие в закупках.

При этом следует отметить, что некоммерческие организации при осуществлении закупок должны обязательно учитывать норму гражданского законодательства о том, что они могут осуществлять приносящую доход деятельность, если это предусмотрено их уставами. Физическое лицо также может принимать участие в закупках.

В ряде стран, таких как США и Великобритания, сформированы целостные национальные контрактные системы, включающие в себя механизмы управления полным циклом заказа. В странах Европейского Союза детально регламентированы процедуры размещения публичного заказа. Анализ зарубежного опыта регулирования заключения договоров на торгах в отношении недвижимого имущества позволил выявить ряд отличительных особенностей зарубежных моделей такого регулирования. Прежде всего, в странах западной Европы и Америки государство традиционно не рассматривается как отдельный экономический субъект, имеющий собственные нужды, отличные от потребностей общества. Это связано с тем, что закупки нужны обществу в целом, для обеспечения интересов которого существует государство как система властных интересов. В этой связи в этих странах применяется понятие «общественные закупки».

Непосредственно сами основания поставки товаров для государственных нужд перечислены в нормах ст. 525 ГК РФ.

Из приведенной нормы гражданского законодательства следует вывод о том, что основанием поставки товаров для государственных нужд выступает заключение соответствующих контракта и договора на поставку товара.

В п. 2 и 3 ст. 525 ГК РФ предусматривается, что к правовым отношениям, возникающим в данном случае, применяются правила о договоре поставки (а именно положения ст. 506—522 ГК РФ), при условии, что действующим гражданским законодательством не установлены иные правила.

К поставке товаров для государственных нужд в части не урегулированной параграфом 4 гл. 30 ГК РФ, могут применяться и иные законы.

В законодательной системе прописаны правовые отношения, направляемые на максимально возможное удовлетворение государственных нужд.

**Машурян М. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Правовое регулирование банкротства коммерческих организаций**

**Аннотация.** Данная статья посвящена правовому регулированию банкротства коммерческих организаций в Российской Федерации. Анализируются основные этапы процесса банкротства, включая признаки банкротства, стадии наблюдения и конкурсного производства, роль арбитражного управляющего. Рассматриваются проблемы, с которыми сталкивается система банкротства в России, и сопоставляется с международным опытом регулирования банкротства. Основное внимание уделяется необходимости совершенствования законодательства о банкротстве для повышения эффективности правовых механизмов и защиты интересов всех участников процесса.

**Ключевые слова:** банкротство; законодательство; арбитражный управляющий; конкурсное производство; реструктуризация долга.

---

Правовое регулирование банкротства коммерческих организаций является одним из ключевых элементов механизма экономической стабильности государства. В условиях рыночной экономики банкротство представляет собой юридический инструмент, способствующий оздоровлению экономики путем ликвидации несостоятельных субъектов и перераспределения ресурсов. Целью настоящей статьи является анализ системы правового регулирования банкротства коммерческих организаций в Российской Федерации, включая основные этапы процесса, существующие правовые нормы, а также выявление проблем и перспектив развития законодательства в данной области.

Согласно Федеральному закону от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)», под банкротством понимается признание арбитражным судом неспособности должника в полном объеме удовлетворить требования кредиторов. При этом банкротство коммерческих организаций включает особые правовые последствия, так как затрагивает не только интересы должника, но и экономическую стабильность рынка.

Коммерческая организация может быть признана банкротом при наличии следующих признаков:

- задолженность перед кредиторами превышает определенный законом порог (в Российской Федерации на данный момент этот порог составляет 2 млн руб.);
- задолженность не погашается в течение трех месяцев;
- неспособность должника восстановить платежеспособность при осуществлении необходимых экономических мер.

Эти признаки свидетельствуют о том, что финансовое положение организации не позволяет ей продолжать свою деятельность на рынке.

Процесс банкротства регулируется несколькими этапами, каждый из которых направлен на соблюдение интересов как должника, так и кредиторов. Процесс начинается с подачи заявления в арбитражный суд от одного из участников — должника, кредиторов или уполномоченных органов. Арбитражный суд оценивает возможность введения процедуры банкротства, после чего следует этап наблюдения, в рамках которого осуществляется анализ финансового состояния должника и принимаются меры для обеспечения сохранности его имущества. Так, например, в постановлении Арбитражного суда Центрального округа от 15 августа 2023 г. по делу № А14-5678/2023 отмече-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

но, что введение наблюдения направлено на проверку обоснованности требований кредиторов, а также на предотвращение совершения должником действий, способных ухудшить его имущественное положение.

На этапе наблюдения назначается временный управляющий, который оценивает финансовое состояние должника и составляет реестр требований кредиторов. Основной целью этого этапа является сохранение имущества должника и выявление возможностей для его восстановления. В случае отсутствия такой возможности начинается следующая стадия — конкурсное производство.

Конкурсное производство предполагает продажу имущества должника с целью удовлетворения требований кредиторов. Это наиболее сложный и длительный этап, включающий оценку активов, проведение торгов и распределение средств среди кредиторов в соответствии с их очередностью. Важным правовым аспектом конкурсного производства является регулирование порядка удовлетворения требований, который четко прописан в законодательстве.

Мировое соглашение — это возможность должника и кредиторов договориться об условиях погашения задолженности. Это может включать реструктуризацию долгов, продление сроков погашения или уменьшение суммы долга. Реструктуризация представляет собой механизм восстановления платежеспособности организации, который может быть осуществлен на любой стадии банкротства.

Российское законодательство о банкротстве прошло значительную эволюцию с момента принятия первых правовых актов в 1992 г. Современное регулирование банкротства осуществляется на основе Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)», который определяет ключевые аспекты процедуры. Важным элементом правовой системы является разделение обязанностей между должником и кредиторами, а также обеспечение равноправного участия всех сторон в процессе.

Одним из ключевых участников процесса банкротства является арбитражный управляющий. Его обязанности включают контроль за выполнением процедур, управление имуществом должника, представление отчетности перед судом и кредиторами. Важно отметить, что арбитражный управляющий должен быть независимым лицом, не связанным с интересами одной из сторон.

Несмотря на существующее законодательство, регулирование банкротства коммерческих организаций в России сталкивается с рядом проблем. Среди них:

- недостаточная защита прав кредиторов, особенно в случаях преднамеренного банкротства;
- сложности с реализацией имущества должника на торгах;
- затягивание процедуры банкротства из-за правовых споров и злоупотреблений со стороны участников процесса.

Международные практики правового регулирования банкротства предлагают различные подходы к решению проблемы несостоятельности. Например, в США действует Кодекс о банкротстве, который предоставляет бизнесу более гибкие возможности для реструктуризации долгов через процедуру «главы 11». Европейские страны также применяют разнообразные механизмы защиты кредиторов, активно поддерживая возможность реорганизации компаний.

В отличие от российского подхода, международные системы банкротства чаще делают упор на сохранение платежеспособности компаний. Однако такая практика требует больших финансовых ресурсов и развития правовой инфраструктуры. В то время как в США и странах Европейского Союза существует разветвленная сеть специализированных судов по делам о банкротстве, в России данный институт все еще находится на стадии становления.

В последние годы в России ведутся активные дискуссии по поводу совершенствования законодательства о банкротстве. Одной из основных задач является ускорение

процедур банкротства и упрощение требований к реструктуризации долгов. В частности, обсуждаются следующие инициативы:

- введение электронных торгов для продажи имущества должников;
- расширение прав кредиторов на участие в процессе;
- повышение ответственности арбитражных управляющих.

Эти изменения направлены на улучшение эффективности правового регулирования и повышение доверия к процедурам банкротства как со стороны бизнеса, так и со стороны общества.

Правовое регулирование банкротства коммерческих организаций играет важную роль в поддержании стабильности экономической системы. Анализ существующей системы в России показывает, что она сталкивается с рядом вызовов, требующих дальнейшего совершенствования. Международный опыт предлагает ценные уроки, которые могут быть применены в российской практике для повышения эффективности правовых механизмов. Развитие законодательства о банкротстве направлено на создание более гибких и справедливых процедур, способствующих оздоровлению экономики и защите интересов всех участников процесса.

**Морозов А. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Перспективы развития индивидуального предпринимательства в современной России**

**Аннотация.** В статье анализ перспектив развития индивидуального предпринимательства в современной России с учетом анализа нормативно-правовых актов и экономических факторов. Особое внимание уделено правовому регулированию, налоговой политике и административным барьерам, а также мерам государственной поддержки предпринимателей. Проведен сравнительный анализ российского и зарубежного опыта регулирования индивидуального предпринимательства, определены основные направления для его дальнейшего роста.

**Ключевые слова:** индивидуальное предпринимательство; правовое регулирование; налоговая политика; административные барьеры; государственная поддержка; международный опыт; экономическое развитие.

---

Индивидуальное предпринимательство в России занимает особое место в экономике, обеспечивая гибкость и возможность для граждан заниматься коммерческой деятельностью с минимальными административными препятствиями. Однако его развитие сопряжено с множеством правовых, экономических и социальных вопросов, которые требуют глубокого изучения.

В данной статье мы подробно рассмотрим перспективы индивидуального предпринимательства в России, обращая внимание на нормативно-правовые акты, экономические тенденции и подходы, предлагаемые как отечественными, так и зарубежными исследователями.

В Российской Федерации правовая база индивидуального предпринимательства основывается на нескольких ключевых нормативных актах. Среди них можно выделить Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ), Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ), а также федеральные законы, регулирующие предпринимательскую деятельность.

Ключевым документом, определяющим статус индивидуального предпринимателя, является ГК РФ. В ст. 23 Кодекса закреплено право граждан заниматься предпринимательской деятельностью без образования юридического лица. Этот статус предоставляет физическим лицам возможность вести коммерческую деятельность, сохраняя юридическую и финансовую независимость, что особенно важно в условиях быстро меняющегося рынка.

НК РФ регламентирует особенности налогообложения индивидуальных предпринимателей, предоставляя им на выбор несколько налоговых режимов:

- упрощенная система налогообложения (УСН);
- патентная система;
- общая система налогообложения.

Одной из самых популярных систем среди индивидуальных предпринимателей является УСН, так как она позволяет существенно снизить налоговую нагрузку и упростить отчетность. По данным ФНС России на 2024 г., более 70% индивидуальных предпринимателей в России выбирают именно этот режим. Это свидетельствует о его высокой привлекательности, особенно для малого и среднего бизнеса.

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

Федеральный закон от 8 августа 2001 г. № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» устанавливает порядок создания и прекращения деятельности индивидуальных предпринимателей (ИП), обеспечивая правовые гарантии для граждан, желающих заняться предпринимательством.

За последние годы в законодательство было внесено множество изменений, направленных на упрощение процедуры регистрации, сокращение сроков рассмотрения заявлений и цифровизацию государственных услуг.

Например, появилась возможность зарегистрировать ИП через портал «Госуслуги», что значительно снизило временные и финансовые затраты на создание бизнеса.

Несмотря на многочисленные законодательные изменения, которые способствовали развитию ИП, существуют проблемы, затрудняющие их деятельность. К таким проблемам можно отнести высокую административную нагрузку, несовершенство механизмов защиты прав предпринимателей, а также нестабильность налогового законодательства, что часто приводит к изменениям условий налогообложения и делает долгосрочное планирование бизнеса затруднительным.

Индивидуальные предприниматели играют ключевую роль в российской экономике, способствуя развитию малого и среднего бизнеса, созданию рабочих мест и увеличению налоговых поступлений в бюджет. Однако современная экономическая ситуация в России создает как новые возможности, так и вызовы для развития ИП. В условиях нестабильной макроэкономической обстановки, вызванной санкциями, колебаниями курса валют и другими внешнеэкономическими факторами, предприниматели сталкиваются с ростом издержек и неопределенностью на рынках сбыта.

В исследовании Центра стратегических разработок, опубликованном в 2023 г., были выявлены основные факторы, сдерживающие развитие индивидуального предпринимательства. К ним относятся высокая конкуренция, трудности с доступом к финансовым ресурсам и административные барьеры, связанные с контролем и проверками со стороны государственных органов.

Однако с развитием цифровых технологий и увеличением доступности онлайн-платформ и маркетплейсов, открываются новые горизонты для индивидуальных предпринимателей, особенно в сфере торговли и услуг.

Немаловажное значение в развитии ИП играет и социальная политика государства. В последние годы наблюдается активизация мер поддержки малого и среднего предпринимательства, включая индивидуальных предпринимателей. В рамках национального проекта «Малое и среднее предпринимательство» и поддержки индивидуальной предпринимательской инициативы были введены грантовые программы, субсидии и программы льготного кредитования, что значительно улучшило доступ ИП к финансовым ресурсам.

Чтобы понять, какие перспективы ждут ИП в России, стоит обратить внимание на опыт других стран. В государствах с развитой экономикой, таких как Германия, США и Япония, индивидуальное предпринимательство играет ключевую роль в национальной экономике. Например, в Германии законодательство о малом бизнесе предлагает значительные налоговые льготы и упрощенные режимы отчетности для ИП, что способствует развитию малого предпринимательства и инноваций.

Согласно исследованиям Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), проведенным в 2022—2023 гг., основными мерами поддержки индивидуальных предпринимателей в развитых странах являются налоговые стимулы, цифровизация государственных услуг и упрощение процедур лицензирования и регистрации. Например, в США действует программа малого бизнеса (*Small Business Administration*), которая предлагает не только льготное кредитование, но и образовательные программы для повышения финансовой грамотности предпринимателей. Это помогает снизить риски банкротств и повысить устойчивость бизнеса.

Опыт других стран наглядно демонстрирует, что одним из главных условий успешного развития индивидуального предпринимательства является создание благоприятного налогового и правового климата, а также наличие эффективных институтов поддержки бизнеса. Россия может извлечь из этого опыта ценные уроки, особенно в части совершенствования механизмов защиты прав ИП, упрощения доступа к финансовым ресурсам и улучшения правоприменительной практики.

Проанализировав текущую ситуацию и изучив зарубежный опыт, можно выделить несколько ключевых направлений, которые будут способствовать развитию индивидуального предпринимательства в России в ближайшие годы.

Во-первых, необходимо продолжить работу по упрощению административных процедур для ИП. Это включает дальнейшую цифровизацию государственных услуг и сокращение времени, необходимого для взаимодействия с государственными органами.

Во-вторых, важно развивать механизмы защиты прав предпринимателей. В последние годы в России наблюдается активизация работы по защите прав бизнеса, в частности, через институты уполномоченных по защите прав предпринимателей. Тем не менее, необходимо совершенствовать судебную практику и повышать эффективность работы правоприменительных органов, чтобы снизить административные риски для предпринимателей.

В-третьих, необходимо уделить значительное внимание налоговой политике. Принятие решений о введении новых налогов или изменении ставок налогообложения должно осуществляться с учетом интересов малого бизнеса и предпринимателей. В условиях глобальных экономических изменений государству важно сохранить привлекательные условия для предпринимательства, чтобы поддержать экономическую активность в стране [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-obespechenie-predprinimatelskoy-deyatelnosti-v-rossii-problemy-i-perspektivy-razvitiya/viewer>].

Еще одним важным аспектом является поддержка предпринимательской инициативы на региональном уровне. Несмотря на наличие федеральных программ, регионы могут играть ключевую роль в развитии предпринимательства, внедряя локальные меры поддержки, такие как льготное налогообложение, субсидирование затрат на аренду помещений и обучение предпринимателей.

Индивидуальное предпринимательство в современной России сталкивается с рядом вызовов, но в то же время обладает значительным потенциалом для дальнейшего роста. Усиление государственной поддержки, упрощение административных барьеров и улучшение налоговой политики могут стать ключевыми факторами, способствующими развитию этого сектора экономики.

Опыт зарубежных стран показывает, что для успешного развития индивидуального предпринимательства необходим комплексный подход, который включает налоговые льготы, доступ к финансовым ресурсам и эффективное правовое регулирование. Таким образом, дальнейшее совершенствование законодательной базы и практик поддержки предпринимательства в России является приоритетной задачей, способствующей обеспечению устойчивого экономического роста и повышению конкурентоспособности национальной экономики.

Невейкин М. П.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## Цифровизация в транспортной сфере

**Аннотация.** Интеллектуальные транспортные системы (*ITS*) и автоматизированные платформы способствуют улучшению качества предоставляемых транспортных услуг, оптимизации маршрутов, снижению эксплуатационных затрат и повышению уровня комфорта для потребителей. Цифровизация проложила путь к более эффективным операциям и продуктам для транспортной отрасли в целом. Железная дорога является основой всего транспортного комплекса Российской Федерации и имеет большое социально-экономическое, политическое и оборонное значение. По сравнению с другими видами транспорта железнодорожный транспорт определяется не только большим значением основных экономических показателей, но и объемом выполняемых транспортных работ, как в грузовых, так и в пассажирских перевозках. В данной статье рассмотрена перспектива цифровизации в железнодорожной отрасли, которая в свою очередь сосредоточена на четырех областях: оптимизация процессов и автоматизация, управление поставщиками и оптимизация расходов, управление персоналом и сетевая стратегия.

**Ключевые слова:** цифровизация; железнодорожный транспорт; интернет вещей; облачные вычисления; аналитика больших данных; искусственный интеллект.

---

В последние годы цифровизация стала ключевым фактором, влияющим на все секторы экономики, включая транспортную отрасль. С быстрым развитием технологий такие инновации, как Интернет вещей (*IoT*), большие данные (*Big Data*), искусственный интеллект (ИИ) и блокчейн, становятся неотъемлемой частью транспортных процессов. Эти цифровые технологии способны радикально изменить управление транспортом, улучшая его эффективность, безопасность и устойчивость.

Цифровизация охватывает все уровни транспортной системы: от грузоперевозок до общественного транспорта, от управления дорогами до взаимодействия с пассажирами. Она не только способствует улучшению качества услуг и снижению издержек, но и создает новые возможности для формирования устойчивого будущего, где транспортные системы интегрированы с городской инфраструктурой, а автономные транспортные средства и умные дороги становятся реальностью.

Цифровизация оказывает большое влияние на транспортную отрасль, трансформируя ее работу на всех уровнях. Применение новых технологий позволяет не только оптимизировать процессы, но и решить многие проблемы, с которыми сталкиваются традиционные транспортные системы. Одним из главных преимуществ цифровизации является повышение эффективности транспортных процессов. Системы управления движением, основанные на данных с датчиков и камер, позволяют оптимизировать маршруты транспорта. Внедрение цифровых решений, таких как интеллектуальные транспортные системы (*ITS*), позволяет регулировать потоки транспорта в режиме реального времени, улучшая качество дорог и снижающее потребление топлива.

В грузоперевозках цифровизация позволяет более точно планировать маршруты, отслеживать местоположение грузов и прогнозировать задержки. Применение блокчейна помогает сделать процессы доставки более прозрачными, автоматизировать учет и сократить риски ошибок и мошенничества.

---

\* Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор Г. В. Петрова.

**Ключевые технологии цифровизации.** Цифровизация транспортной сферы включает использование ряда передовых технологий, каждая из которых оказывает значительное влияние на эффективность и качество транспортных процессов. Рассмотрим основные технологии, которые приводят к трансформации отрасли.

**Интернет вещей (IoT).** Интернет вещей (*IoT*) — это одна из наиболее важных технологий, которая внедряется в транспортную сферу. *IoT*-устройства, такие как датчики и умные устройства, позволяют собирать огромные объемы данных о состоянии транспортных средств, дорог, трафика и погодных условиях в режиме реального времени. Эти данные используются для управления транспортными потоками, оптимизации маршрутов и предсказания возможных неисправностей техники.

- Умные парковки: датчики могут определять наличие свободных мест, что позволяет водителям быстрее находить парковку.

- Умные светофоры: светофоры, подключенные к *IoT*, могут регулировать дорожное движение, адаптируясь к текущей загруженности дорог.

- Управление грузоперевозками: системы *IoT* позволяют отслеживать местоположение грузов, контролировать температуру и условия перевозки в реальном времени.

**Большие данные (Big Data).** Аналитика больших данных играет ключевую роль в цифровизации транспорта. Огромные объемы данных, полученные с датчиков, камер наблюдения, *GPS* и других источников, анализируются с целью оптимизации транспортных систем. Применение *Big Data* позволяет выявлять закономерности, улучшать прогнозирование и планирование, а также улучшать обслуживание клиентов:

- прогнозирование пассажиропотока: анализ данных позволяет более точно планировать расписание общественного транспорта в зависимости от времени суток, дня недели и других факторов;

- оптимизация маршрутов: данные о пробках и авариях помогают создавать наиболее эффективные маршруты для грузовых и пассажирских перевозок;

- обслуживание транспорта: анализ данных о работе транспортных средств позволяет предсказать возможные поломки и заранее запланировать техобслуживание.

**Искусственный интеллект (ИИ).** Искусственный интеллект вносит значительный вклад в автоматизацию и улучшение работы транспортных систем. ИИ помогает анализировать сложные данные в реальном времени, принимать решения и даже управлять транспортными средствами. Это особенно актуально для беспилотного транспорта, который уже тестируется во многих странах мира:

- беспилотные автомобили: автомобили, управляемые ИИ, способны самостоятельно передвигаться по дорогам, анализируя дорожную обстановку и принимая решения в режиме реального времени;

- интеллектуальные системы управления движением: ИИ помогает регулировать транспортные потоки, анализируя данные с камер наблюдения и сенсоров;

- прогнозирование спроса на транспорт: ИИ помогает анализировать данные о пассажирах, чтобы оптимизировать графики движения и предотвратить перегрузку общественного транспорта.

**Блокчейн.** Блокчейн используется для повышения прозрачности и безопасности в транспортной сфере, особенно в логистике и управлении цепочками поставок. Блокчейн помогает отслеживать движение грузов, упрощать таможенные процедуры и автоматизировать выполнение контрактов с помощью смарт-контрактов;

- отслеживание грузов: блокчейн позволяет создать непрерывную и прозрачную цепочку поставок, где каждый этап доставки регистрируется в реестре;

- смарт-контракты: автоматизация договоров между перевозчиками и клиентами помогает снизить риски и ускорить выполнение обязательств;

- прозрачность перевозок: блокчейн позволяет отслеживать каждую деталь транспортного процесса, обеспечивая доверие между всеми участниками.

**Цифровизация железнодорожного транспорта.** Основным правовым актом, регулирующим сферу железной дороги, является Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Про цифровизацию там ни слова, но его необходимо упомянуть ввиду его базовой, основополагающей сути.

Отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, их права, обязанности и ответственность регулирует Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». В Уставе также нет упоминания про цифровизацию.

В рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» планируется достижение следующих основных целей: ускорение товародвижения, повышение доступности качественной устойчивости транспортной системы [постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596].

Согласно распоряжение Правительства РФ от 3 ноября 2023 г. № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 года» железнодорожному транспорту отведена роль основного транспорта страны. Достижению данной стратегии будет способствовать внедрение цифровых информационных технологий в логистику и ремонт железнодорожного транспорта. В рамках реализации Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» с целью решения задачи по обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий Правительством РФ утвержден паспорт национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» [утвержден президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 4 июня 2019 г. № 7].

ОАО «РЖД» на базе вышеуказанных актов приняло Стратегию цифровой трансформации ОАО «РЖД» до 2025 года [утверждена правлением ОАО «РЖД» 30 марта 2020 г.] и Программу развития информационных технологий ОАО «РЖД» до 2025 ода [утверждена советом директоров ОАО «РЖД» 25 октября 2019 г.].

**Стратегия цифровой трансформации ОАО «РЖД».** Стратегия цифровой трансформации ОАО «РЖД» до 2025 года предполагает формирование восьми цифровых платформ — комплексов взаимосвязанных технологических решений для взаимодействия участников транспортного рынка. В их числе — платформа мультимодальных пассажирских перевозок, мультимодальных грузовых перевозок, транспортно-логистических узлов, оператора линейной инфраструктуры, логистического оператора электронной коммерции, управления перевозочным процессом, тягового подвижного состава и платформа непроизводственных процессов. Стратегией предусмотрена реализация свыше 50 проектов в этих сферах, а также применение передовых отечественных инновационных разработок на базе таких цифровых технологий, как хранение и управление «большими» данными, распределенные реестры, промышленный интернет вещей, квантовые вычисления и др.

Одним из ключевых вызовов цифровизации является недостаточное правовое регулирование. Многие технологии, такие как беспилотные автомобили или блокчейн, до сих пор не имеют четких правовых рамок, что создает правовые пробелы и неопределенность. Для успешного внедрения цифровизации необходимо разработать новые за-

конодательные акты и стандарты, регулирующие использование инновационных технологий в транспорте.

**Кибербезопасность.** С развитием цифровизации возрастает угроза кибератак на транспортные системы. Учитывая, что транспорт является критически важной инфраструктурой, кибератаки могут привести к серьезным последствиям, включая блокировку дорог, сбоев в логистике и даже угрозу жизни пассажиров. Компании должны активно инвестировать в кибербезопасность, разрабатывая меры защиты от хакеров и обеспечивая безопасность данных.

**Сопrotивление изменениям и кадровый дефицит.** Цифровизация требует значительных изменений в работе транспортных компаний, что вызывает сопротивление со стороны персонала. Многие сотрудники не готовы к внедрению новых технологий и опасаются, что их рабочие места будут заменены автоматизированными системами. Обучение персонала и создание новых рабочих мест, связанных с цифровыми технологиями, являются важными аспектами успешной цифровизации.

**Финансовые барьеры.** Внедрение цифровых технологий требует значительных инвестиций, что может стать серьезным препятствием для небольших транспортных компаний. Не все компании могут позволить себе разработку и внедрение новых систем, что создает риск неравномерной цифровизации и увеличивает разрыв между крупными и малыми предприятиями.

**Неравномерность цифровизации.** Цифровизация транспортной сферы развивается неравномерно как между разными странами, так и внутри отдельных стран. Развитые страны активно инвестируют в цифровизацию своих транспортных систем, тогда как развивающиеся страны сталкиваются с нехваткой ресурсов и инфраструктуры для внедрения таких технологий. Это создает дисбаланс и требует международного сотрудничества для устранения цифрового разрыва.

Цифровизация в транспортной сфере — это необходимость, которая поможет транспортной отрасли адаптироваться к быстро меняющимся условиям и создать основу для устойчивого развития на ближайшие десятилетия.

**Проблемы правового регулирования цифровизации в транспортной отрасли.** Судебные споры, возникающие на фоне цифровизации транспортного комплекса, становятся все более распространенными. Эти споры касаются различных аспектов, таких как нарушение контрактных обязательств при использовании автоматизированных систем, кибератаки на транспортные сети, защита персональных данных и интеллектуальная собственность в условиях использования цифровых технологий.

Вопросы цифровизации транспортного комплекса становятся объектом внимания как национальных, так и международных регуляторов. В России регулирование цифровизации транспорта базируется на нормативных актах, таких как Федеральные законы «Об информации, информационных технологиях и защите информации», «О персональных данных», «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», а также отраслевые нормативные акты, регулирующие работу транспорта. Международное регулирование транспортной сферы опирается на акты, такие как Конвенция о международных железнодорожных перевозках (*COTIF*), соглашения Международной морской организации (*IMO*) и Международной организации гражданской авиации (*ICAO*). Этот и многие другие акты создают вокруг себя поле цифровой индустрии, движущейся в круговом обороте системы.

Тем не менее, несмотря на наличие нормативной базы, правовое регулирование цифровизации в транспортной сфере зачастую не успевает за быстрым развитием технологий. Это приводит к правовым пробелам, которые становятся основой для судебных споров.

Одна из ключевых проблем — это недостаточная разработка нормативно-правовой базы для использования цифровых технологий в транспортной отрасли. Многие тех-

нологии, такие как блокчейн, автономные транспортные средства и системы искусственного интеллекта, не имеют четко определенных правовых рамок. Это создает правовые неопределенности, которые могут вызывать споры между участниками транспортного процесса.

Например, применение автономных транспортных средств вызывает вопросы о распределении ответственности за аварии или технические сбои. Традиционно ответственность за действия транспортных средств несет водитель или владелец, но что делать в ситуации, когда транспортное средство управляется искусственным интеллектом? Законодательство РФ и других стран мира пока не содержит достаточных положений, регулирующих данные вопросы.

Еще одна важная правовая проблема касается защиты данных, собранных с помощью цифровых технологий. Цифровизация транспортной системы предполагает сбор и обработку больших объемов данных, включая персональные данные пассажиров и клиентов. Это вызывает необходимость соблюдения требований Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных», а также международных нормативных актов, таких как Общий регламент по защите данных (GDPR) в Европейском Союзе.

Этот закон устанавливает обязанности организаций, управляющих критической информационной инфраструктурой, по обеспечению кибербезопасности. Однако, несмотря на существование этого закона, многие компании сталкиваются с трудностями его исполнения.

Подводя итог вышеизложенного, можно сделать вывод, что цифровизация транспортного комплекса предоставляет множество преимуществ, таких как повышение эффективности, автоматизация процессов и улучшение безопасности. Однако она также влечет за собой ряд правовых вызовов, связанных с кибербезопасностью, защитой данных и правами интеллектуальной собственности. Судебные споры в этой области становятся все более частыми, и судебная практика продолжает формироваться.

Для успешного развития цифровизации в транспортной сфере необходимо совершенствовать правовое регулирование, обеспечивать кибербезопасность и активно внедрять новые законодательные нормы, регулирующие использование цифровых технологий.

**Орлов И. К.,**  
капитан морского судна,  
преподаватель Института повышения квалификации  
Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Капитан морского порта в системе правового обеспечения безопасности мореплавания**

**Аннотация.** В статье рассматривается роль капитана морского порта в обеспечении безопасности мореплавания в рамках правового регулирования. Анализируются обязанности капитана порта, связанные с контролем за судоходством и выполнением международных стандартов безопасности. Особое внимание уделяется взаимодействию капитана порта с государственными органами и судовладельцами для предотвращения инцидентов на море. Выявлены ключевые юридические аспекты, регулирующие деятельность капитанов портов в целях повышения безопасности морских перевозок.

**Ключевые слова:** капитан порта; безопасность мореплавания; правовое регулирование; морские перевозки; международные стандарты.

---

Капитан морского порта является важным элементом в системе правового регулирования, направленного на обеспечение безопасности мореплавания. Его функции охватывают управление движением судов, контроль за соблюдением международных норм и стандартов, а также взаимодействие с различными организациями, отвечающими за безопасность. В условиях увеличения морских перевозок и роста глобального грузооборота, роль капитана порта приобретает особую значимость. Его деятельность направлена на защиту человеческих жизней, предотвращение аварий и минимизацию рисков, связанных с судоходством.

Согласно ч. 2 ст. 10 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», капитан морского порта занимает ключевую должность в структуре управления морскими портами. Он возглавляет службу капитана порта, которая является частью администрации порта и отвечает за широкий спектр задач, связанных с безопасностью судоходства, контролем и надзором за соблюдением правовых норм. Капитан морского порта подчиняется напрямую федеральному органу исполнительной власти, ответственному за управление и предоставление государственных услуг в области морского транспорта. В своей деятельности он руководствуется положением, утвержденным Росморречфлотом, которое детализирует его полномочия, обязанности и сферы ответственности.

Капитан морского порта обладает уникальным административно-правовым статусом, который выделяет его среди других должностных лиц в системе управления морским транспортом. Он несет ответственность за обеспечение безопасности мореплавания, контроль над выполнением международных и национальных норм в пределах юрисдикции порта. Его полномочия охватывают широкий спектр задач, включая надзор за деятельностью судов, проверку соответствия их технического состояния требованиям безопасности, а также выдачу разрешений на заход и выход судов из пор-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

та. Данный статус делает капитана важным звеном в реализации государственной политики в сфере морских перевозок и обеспечения правопорядка в порту [приказ Минтранса России от 9 ноября 2022 г. № 447 «Об утверждении Положения о капитане морского порта»].

По состоянию на 2024 г., в реестр морских портов России включены 67 объектов, что подчеркивает масштаб и разнообразие морской инфраструктуры страны. Каждый из этих портов является важной частью национальной и международной транспортной сети, обеспечивая логистические возможности для грузовых и пассажирских перевозок. Учитывая их географическое расположение и специализацию, порты выполняют различные функции, что требует тщательной координации и эффективного управления. Это, в свою очередь, требует от органов власти внимательного подхода к регулированию деятельности, особенно в части обеспечения безопасности мореплавания.

Статья 10 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации устанавливает, что капитан морского порта наделен административными и властными функциями в соответствии с действующими нормами Кодекса и другими федеральными правовыми актами. Эти полномочия включают в себя широкий спектр действий, необходимых для обеспечения правопорядка, безопасности мореплавания и эффективного функционирования порта. Капитан морского порта является ключевой фигурой в административной структуре порта, и его обязанности охватывают как надзор за соблюдением нормативных требований, так и обеспечение бесперебойной работы всех служб. Деятельность капитана регламентируется не только законодательными актами, но и постановлениями Правительства РФ, что делает его полномочия динамичными и многофункциональными в зависимости от специфики порта и задач, которые перед ним стоят.

Одним из главных инструментов обеспечения безопасности в морских портах является контроль за движением и размещением судов, включая процессы их погрузки и разгрузки. Организация этих процессов требует четкой координации, чтобы избежать возможных аварий и обеспечить защиту судов, грузов и инфраструктуры порта. При управлении стоянками судов особое внимание уделяется точности выполнения операций, поскольку ошибки могут привести к повреждению как судна, так и оборудования. Эффективное управление этими аспектами способствует поддержанию порядка в порту и снижению риска инцидентов, связанных с мореплаванием [1, стр. 38].

В системе правового обеспечения безопасности мореплавания можно выделить несколько проблем, связанных с деятельностью капитана морского порта. Во-первых, недостаточная ясность в распределении полномочий между капитаном порта и другими государственными органами создает сложности в оперативном принятии решений. Это особенно актуально в условиях экстренных ситуаций, когда требуется быстрая координация действий.

Во-вторых, многие порты сталкиваются с нехваткой современных технических средств, которые могли бы повысить эффективность управления движением судов и их безопасной стоянкой. Технологическая отсталость портов напрямую влияет на уровень безопасности и требует срочного обновления инфраструктуры [3, стр. 2].

Еще одной проблемой является отсутствие четко определенных механизмов взаимодействия между капитаном порта и международными организациями. Это может усложнять выполнение международных стандартов и требований, что в свою очередь влияет на безопасность судоходства в российских портах [2, стр. 11].

На основании изложенного можно заключить, что деятельность капитана морского порта требует значительного улучшения в части правового регулирования и технического оснащения. Усиление координации с другими государственными и международными структурами является ключевым фактором повышения эффективности управления. Техническая модернизация портов также представляется приоритетным

направлением для обеспечения безопасности мореплавания. Только комплексный подход, включающий правовые и технологические изменения, может способствовать решению текущих проблем в этой сфере.

**Список источников**

1. Дмитриев, С. Н. Новации в правовом регулировании государственного портового контроля / С. Н. Дмитриев // Вестник транспорта. — 2022. — № 6. — С. 38—41.
2. Литвин, Т. А. Административно-властный статус капитана морского порта / Т. А. Литвин, А. М. Жевец, О. В. Картунова // International Journal of Professional Science. — 2023. — № 3. — С. 11—15.
3. Скрынник, А. М. О мерах по обеспечению транспортной безопасности акватории морских портов, расположенных на речных участках: анализ нормативных правовых актов / А. М. Скрынник // Транспортное право. — 2023. — № 2. — С. 2—8.

**Остроушко В. П.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Договор строительного подряда и ответственность за его нарушение**

**Аннотация.** Данная статья посвящена анализу правовых аспектов договора строительного подряда, с особым акцентом на ответственность сторон за его нарушение. В статье рассматриваются такие аспекты как: правовая основа регулирования: основываясь на положениях Гражданского кодекса РФ, авторы описывают основные виды ответственности, возникающие при нарушении договора строительного подряда. Статья подробно раскрывает виды ответственности, с которыми могут столкнуться заказчик и подрядчик, включая ответственность за ущерб, неустойку, отказ от исполнения договора и прекращение договора. Основания возникновения ответственности: определяются факторы, которые могут послужить основанием для возникновения ответственности сторон за нарушение договора (например, неисполнение обязательств, нарушение сроков, некачественные работы). В статье рассматриваются характерные особенности строительного подряда, которые влияют на применение норм ответственности (например, сложность работ, риски, необходимость согласования действий участников). А также описывается порядок реализации ответственности сторон, включая претензионный порядок и судебное разрешение споров. Статья представляет интерес для юристов, заказчиков и подрядчиков в сфере строительства, а также для всех, кто заинтересован в изучении правовых аспектов строительных отношений.

**Ключевые слова:** договор; строй подряд; договор строительного подряда; ответственность; нарушение.

---

### **Введение**

Договор строительного подряда, являясь одним из ключевых инструментов в сфере строительства, регулирует отношения между заказчиком, желающим возвести объект, и подрядчиком, обязующимся выполнить строительные работы в соответствии с проектной документацией. Однако, как и в любой договорной сфере, исполнение обязательств по договору строительного подряда не всегда проходит гладко, и нарушение его условий влечет за собой возникновение ответственности.

### **Правовая основа ответственности за нарушение договора строительного подряда**

Правовой основой регулирования ответственности за нарушение договора строительного подряда является Гражданский кодекс РФ (далее — ГК РФ), в частности, гл. 37 «Подряд» и 40 «Ответственность за нарушение обязательств».

Виды ответственности:

В соответствии с ГК РФ ответственность за нарушение договора строительного подряда может быть следующих видов.

- Ущерб: заказчик может потребовать от подрядчика возмещения убытков, возникших в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения договора. Ущерб может включать прямые убытки (например, расходы на исправление дефектов) и упущенную выгоду (например, потеря прибыли от неиспользования объекта).
- Неустойка: заказчик вправе требовать от подрядчика уплаты неустойки (штрафа, пеней) за просрочку сдачи объекта или нарушение других условий договора. Размер

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

неустойки, как правило, устанавливается в договоре, однако не может превышать убытки, понесенные заказчиком (ст. 394 ГК РФ).

- Отказ от исполнения договора: заказчик может отказаться от исполнения договора в случае грубого нарушения договора подрядчиком, например, при отсутствии гарантии качества, при нарушении сроков строительства, при существенном отклонении от проектной документации.

- Прекращение договора: в ряде случаев договор может быть прекращен по инициативе одной из сторон, например, при невозможности исполнения договора по причинам, не зависящим от сторон.

#### **Основания возникновения ответственности**

Ответственность за нарушение договора строительного подряда возникает при наличии следующих оснований:

- неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств: подрядчик не выполнил работы в полном объеме, сдал объект с дефектами, нарушил технологические нормы, не предоставил необходимую документацию;

- нарушение сроков: подрядчик не сдал объект в установленный срок, допустил задержку с началом работы;

- несоответствие качества работ: выполненные работы не соответствуют проектной документации, не соответствуют стандартам качества;

- некачественные материалы: подрядчик использовал некачественные материалы, не соответствующие проектной документации;

- незаконные действия участников строительства: подрядчик выполнял работы без необходимых разрешений, не соблюдал требования безопасности.

#### **Особенности ответственности в строительном подряде**

- Сложность строительных работ: отличаются высокой сложностью, длительностью и большим числом участников. Это усложняет процесс определения ответственности и приводит к большому количеству споров.

- Риски: строительные работы сопряжены с большими рисками, которые могут возникнуть в результате непредвиденных обстоятельств (например, изменения проекта, повышение цен на строительные материалы).

- Согласование действий: в строительстве необходимо согласование действий всех участников (проектировщик, заказчик, подрядчик, надзорная организация), что усложняет процесс исполнения обязательств.

#### **Процесс реализации ответственности**

- Претензионный порядок: заказчик вправе направить подрядчику претензию с требованием об устранении нарушений договора.

- Судебное разрешение споров: в случае неудовлетворения претензии заказчик вправе обратиться в суд с иском к подрядчику о взыскании убытков, неустойки, отказе от исполнения договора, прекращении договора.

#### **Выводы**

Ответственность за нарушение договора строительного подряда является неотъемлемой частью строительных отношений. Важно тщательно прорабатывать условия договора, устанавливать четкие обязательства сторон, определять ответственность за ее нарушение. В случае возникновения споров необходимо применять претензионный порядок и в необходимых случаях обращаться в суд.

Договор строительного подряда является ключевым элементом строительной отрасли, однако он сталкивается с рядом проблем, которые необходимо решать для улучшения эффективности и прозрачности строительства. Развитие законодательной базы, внедрение инновационных технологий, повышение прозрачности и контроля, совершенствование системы подготовки специалистов и механизмов защиты прав — важные шаги на пути к повышению эффективности строительной отрасли.

Пашук П. А.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Система управления безопасностью порта: актуальные вызовы и решения**

**Аннотация.** Система управления безопасностью порта (СУБП) представляет собой важнейший элемент инфраструктуры, обеспечивающий защиту от множества угроз, включая терроризм, кибератаки и экологические риски. Актуальность данной темы усиливается в условиях роста объемов морских перевозок и глобальных изменений в логистических цепочках. В статье рассматриваются основные проблемы, стоящие перед портами в сфере безопасности, и предлагаются подходы к их решению.

**Ключевые слова:** безопасность порта; управление рисками; киберугрозы; экология, терроризм.

---

### **Введение**

Порты играют ключевую роль в международной торговле, являясь узловыми точками для транспортировки грузов. Однако они также подвергаются множеству угроз, которые могут не только нарушить работу порта, но и повлиять на экономику страны и безопасность населения. Система управления безопасностью порта должна обеспечивать защиту как физической инфраструктуры, так и данных, что делает ее крайне важной в современных условиях.

### **Актуальные угрозы безопасности портов**

1. Терроризм. Порты являются потенциальными целями для террористических актов. Взрывы и захваты судов могут привести к катастрофическим последствиям. Например, атака на порт в Дакке в 2016 году продемонстрировала уязвимость портовой инфраструктуры (Smith, 2021).

2. Кибератаки. В последние годы наблюдается рост числа кибератак на портовые системы. Исследование *Cybersecurity and Infrastructure Security Agency (CISA)* показало, что порты становятся мишенью для хакеров, что может привести к сбоям в логистике и управлении операциями (CISA, 2022).

3. Экологические риски. Порты также сталкиваются с экологическими вызовами, такими как загрязнение воды и воздуха. Это требует внедрения устойчивых практик управления, чтобы минимизировать негативное воздействие на окружающую среду (Thompson et al., 2023).

### **Механизмы управления безопасностью**

Для эффективного управления безопасностью портов необходимо применять ряд подходов:

— Комплексный анализ рисков: Регулярное проведение оценок рисков позволит выявить потенциальные угрозы и уязвимости. Использование стандартов *ISO 31000* может значительно повысить уровень управления рисками (ISO, 2020).

— Интеграция технологий: Внедрение современных технологий, таких как автоматизированные системы мониторинга, позволит повысить уровень безопасности. Примеры таких систем включают использование дронов для патрулирования территорий и системы видеонаблюдения с интеллектуальным анализом (Li et al., 2022).

— Обучение персонала: Регулярные тренинги для сотрудников портов помогут повысить их готовность к реагированию на чрезвычайные ситуации. Исследования пока-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

зывают, что подготовка персонала значительно снижает риск инцидентов (*Martinez, 2023*).

### **Примеры успешных практик**

Порт Роттердама активно использует интегрированные системы безопасности, что позволяет быстро реагировать на угрозы. Система управления безопасностью, включающая в себя обмен данными между различными службами, демонстрирует высокую эффективность в предотвращении инцидентов (*Port of Rotterdam Authority, 2021*).

### **Заключение**

Система управления безопасностью порта является необходимым инструментом для обеспечения безопасности как самой портовой инфраструктуры, так и глобальной логистики в целом. Внедрение комплексного анализа рисков, современных технологий и систематическое обучение персонала значительно повысит уровень безопасности портов. Проблемы, с которыми сталкиваются порты, требуют постоянного внимания и адаптации к новым вызовам.

### **Список источников**

1. CISA. (2022). Cybersecurity for Ports. [Online] Available at: [www.cisa.gov](https://www.cisa.gov)
2. ISO. (2020). ISO 31000: Risk Management. [Online] Available at: [www.iso.org](https://www.iso.org)
3. Li, Y., Zhang, J., & Wang, S. (2022). Application of Drones in Port Security // *Maritime Technology and Research*. 9(1). 18—30.
4. Martinez, R. (2023). Training and Preparedness in Maritime Security // *Journal of Maritime Affairs*. 22(3). 100—112.
5. Port of Rotterdam Authority. (2021). Integrated Port Security System. [Online] Available at: [www.portofrotterdam.com](https://www.portofrotterdam.com)
6. Smith, A. (2021). Security Threats in Global Ports // *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. 13(4), 325—340.
7. Thompson, R., Green, D., & White, P. (2023). Environmental Management in Port Operations // *Marine Pollution Bulletin*. 150, 123—134.

Пителина М. Г.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## Правовое регулирование договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

**Аннотация.** В статье рассматриваются условия и обязательства грузоотправителя, вытекающие из договора перевозки груза железнодорожным транспортом. Особое внимание уделено одной из самых распространенных претензий, которая возникает при перевозке грузов железнодорожным транспортом — необоснованное предъявление штрафов перевозчиком.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт; перевозка груза; договор перевозки; обязательства; претензии; штрафы.

---

В силу огромной территории нашей страны, а именно сухопутной ее части, природно-климатических и политико-экономических условий на железнодорожный транспорт ложится основная нагрузка, связанная с перевозками. Ежедневно по железной дороге перевозят сотни тонн самых различных грузов: топливо, металлы, леса, всевозможные строительные материалы, продовольственные грузы и многое другое.

Основным нормативно-правовым актом в системе законодательства на железнодорожном транспорте, регулирующим отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров является Гражданский кодекс Российской Федерации. Ответственностью перевозчиков и клиентуры за нарушение транспортного законодательства выступает Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ РФ). Согласно Уставу, перевозка грузов на железнодорожном транспорте оформляется накладной и квитанцией о приеме груза, которые являются основными транспортными документами (ст. 25 УЖТ РФ). Накладная содержит все необходимые сведения о перевозимом грузе, степени использования грузоподъемности вагона (контейнера).

В соответствии со ст. 98 УЖТ РФ за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок железнодорожным транспортом грузов, грузоотправители уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки, независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика.

Перевозчику предоставлено право проверять правильность сведений, указанных грузоотправителем в накладной, в соответствии со ст. 27 УЖТ РФ, а также проверять вес грузов путем выборочного взвешивания. Составляется также дорожная ведомость, которая вместе с накладной следует с грузом на станцию назначения. Данное право дало перевозчику выявлять фактическое несоответствие перевозимых грузов с перевозными документами.

Факты несоответствия в транспортной накладной по наименованию на железнодорожном транспорте не являются редкостью. По нашему мнению, данное нарушение, в некоторых случаях, появляется не случайно, а возникает в результате не верного подбора Кода позиции и тарифного класса груза, который грузоотправитель выбирает из

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

таблицы № 1 преysкуранта 1001, утвержденного постановлением ФЭК России от 17 июня 2003 г. № 47-т/5. Подобные несоответствия в транспортной накладной влечет за собой штрафные санкции, которые накладывает перевозчик на грузоотправителя, что вызывает много спорных моментов и как следствие возникновение судебных разбирательств [постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"»].

Из судебной практики мы можем наблюдать, что в большом количестве в судах рассматриваются дела о взыскании штрафов за искажение в железнодорожной накладной наименования груза в соответствии со ст. 98 УЖТ РФ. Изучив судебные дела о взыскании штрафов, мы пришли к выводу, что искажение происходит не умышленно с целью получения выгоды, а по причине возникновения путаницы в выборе кода позиции в наименовании товара из таблицы № 1 преysкуранта 1001. В подтверждение своего суждения хотим привести конкретный пример, в котором истец ОАО «РЖД» обращается в Арбитражный суд г. Москвы с требованием взыскать штраф с коммерческой организации в пятикратном размере провозной платы за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименование груза. Искажение заключалось в следующем, Коммерческая организация, перевозившая мясную продукцию, выбрала из Преysкуранта 1001 наименование груза «Мясопродукты свежемороженые», что и указало в Транспортной накладной для перевозки. В ходе проверки на станции назначения было установлено, что в вагон был загружен сборный груз, а именно, голень цыпленка, полуфабрикат из мяса птицы, грудинка свиная, лопатка говяжья, печень свиная, говядина бескостная, филе бедра цыпленка, желудки цыпленка, язык говяжий, рагу свиное, печень говяжья. Нарушение заключается в том, что грузоотправитель, выбрал из Преysкуранта 1001 обобщающий Код наименования груза «Мясопродукты свежемороженые», вместо того, чтобы распределить груз по категориям отдельными позициями, таким образом, по мнению перевозчика, грузоотправитель допустил нарушение в виде искажения наименования груза [решение Арбитражного суда г. Москвы от 15 августа 2024 г. по делу № А41-30292/24].

Из приведенного наименования перевозимого груза, мы можем видеть, что в нем присутствует полуфабрикаты мясные, мясо птицы, мясо животных, субпродукты мясные и колбасные изделия, все эти категории мясной продукции должны иметь различные коды, которые по мнению перевозчика должны быть отдельно поименованы. Материалами дела подтверждено, что грузоотправитель допустил нарушение, не указав в провозных документах, что перевозимый им груз является Сборным грузом, что привело увеличению провозной платы и обязанность уплатить штраф в пятикратном размере. Размер провозной платы должен был составлять 252 121 руб., но был уплачен грузоотправителем в размере 244 778 руб., т.е. возникло занижение провозной платы на 7343 руб. Согласно ст. 98 УЖТ РФ, данное нарушение привело к уплате штрафа в пятикратном размере провозной платы, что составило 1 260 605 руб. [решение Арбитражного суда г. Москвы от 15 августа 2024 г. по делу № А41-30292/24]

Таким образом хотим отметить, что данное искажение в железнодорожной транспортной накладной не является умышленным и грубым нарушением с целью получения выгоды, а также не искажает характеристики перевозимого груза, а лишь является технической ошибкой, которую допустил грузоотправитель при оформлении провозных документов.

При этом согласно правовой позиции Высшего Арбитражного Суда РФ, изложенной в п. 28 постановления от 6 октября 2005 г. № 30, при возникновении между грузоотправителем и перевозчиком спора, связанного с взысканием перевозчиком штрафа, предусмотренного ст. 98 УЖТ РФ, арбитражным судам следует иметь в виду следующее.

Штраф за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименования грузов, особых отметок, сведений о грузах, их свойствах, в результате чего снизилась стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, взыскивается при условии представления перевозчиком доказательств, подтверждающих факт нарушения, вызвавшего одно из названных последствий.

Из анализа ст. 98 УЖТ РФ и разъяснений ФАС РФ следует, что условиями для возложения гражданско-правовой ответственности за искажение наименования груза в транспортной железнодорожной накладной в виде штрафа являются: факт нарушения — искажение в транспортной железнодорожной накладной наименования грузов либо иных сведений о них; негативные последствия, заключающиеся в снижении стоимости перевозок грузов или возможном возникновении обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта; причинно-следственная связь между нарушением и последствиями.

Названный штраф имеет характер штрафной неустойки, потому как он взыскивается вне зависимости от возмещения вызванных определенными обстоятельствами убытков перевозчика.

В разрешении споров, которые возникают в связи с наложением указанных штрафных мер, вмешался Высший Арбитражный Суд РФ. В постановлении Пленума от 6 октября 2005 г. № 30 арбитражным судам необходимо иметь в виду, что штраф за искажение информации в накладной, в результате чего уменьшилась стоимость перевозки груза либо возникли обстоятельства, повлиявшие на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта, взыскивается при условии предоставления перевозчиком доказательств, свидетельствующих о факте нарушения, вызвавшем негативные последствия.

В соответствии со ст. 27 УЖТ РФ перевозчик может проверить достоверность сведений, которые грузоотправитель указывает в транспортной накладной, вместе с тем, на практике, зачастую перевозчик не проверяет соответствие информации в накладной реальному положению дела (наименование, вес, состояние груза и упаковку, размещение и крепление груза). Подобное ведет к возникновению ущерба, как у перевозчика, так и у грузоотправителя.

Таким образом, по моему мнению, выходом из указанной ситуации видится, изменение конструкции действующих норм Устава железнодорожного транспорта, в части установления обязанности перевозчика по проверке сведений, указанных в накладной на станции отправления. Подтверждает необходимость подобной инициативы постановление ФАС России от 2 августа 2013 г. № Р/05/640 по делу № 510-05-2378-А/12.

В частности, было запрещено действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц, в том числе создание дискриминационных условий, таким образом, неверные сведения о перевозимом грузе в железнодорожной накладной стали причиной неправильного исчисления провозной платы, позже недобор был взыскан с грузополучателя.

**Родоманова А. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Проблемы регулирования рекламной деятельности в России и зарубежных государствах**

**Аннотация.** В работе анализируются особенности правового регулирования рекламной деятельности в России и за рубежом. Выявляются сходства и различия между правовыми нормами, регулирующими управление рекламной деятельности, и методами саморегулирования предпринимательской деятельности данного вида. На основе исследования сделаны выводы о наиболее оптимальном способе регулирования рекламной деятельности в Российской Федерации. Тема актуальна тем, что современная реклама переживает ряд сложностей, к которым следует отнести недостаточную эффективность и действенность механизма административно-правового регулирования рекламной деятельности в России и за рубежом, а также низкое саморегулирование в сфере рекламы. В результате, необходимо совершенствовать информацию о рекламной деятельности, для того, чтобы люди основывались на достоверной и качественной информации в любой сфере. В заключении автор статьи предлагает реализовать предложенные в статье мероприятия, способные усовершенствовать изученную сферу.

**Ключевые слова:** реклама; предпринимательская деятельность; правовое регулирование; рекламная деятельность; интернет; международный опыт; саморегулируемые организации.

---

В российском законодательстве отсутствует понятие рекламной деятельности. Специалисты в области права попытались восполнить этот пробел, предложив рекламной деятельностью считать предпринимательскую деятельность по получению, обработке и распространению информации, способствующую реализации товаров, работ, услуг, идей и начинаний, направленную на систематическое получение прибыли и осуществляемую на свой риск.

Рекламная деятельность представляет собой особый вид предпринимательства, поскольку она не может существовать самостоятельно. Рекламная деятельность направлена на обеспечение успешного осуществления какого-либо иного вида предпринимательской деятельности, так как основной целью рекламы является продвижение товаров, работ и услуг. Учитывая эти обстоятельства, рассмотрим особенности правового регулирования рекламной деятельности в России и сравним их с законодательством зарубежных стран о рекламе.

Существует два основных подхода к правовому регулированию рекламной деятельности. Первый заключается в том, что контроль за осуществлением рассматриваемого вида деятельности сосредоточен в руках государства. При этом существует два способа претворения в жизнь данного подхода.

Один из них состоит в объединении норм, касающихся рекламы и деятельности по ее производству и распространению, в единый правовой акт. По такому пути пошел законодатель Испании, издав Общий закон о рекламе. Несомненным преимуществом данного документа является его кодифицированность. Объединяя в себе все нормативные правовые акты, касающиеся рекламной деятельности, Общий закон о рекламе сделал значительно проще и удобнее поиск и применение содержащихся в нем правовых норм.

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

Другой способ регулирования рекламной деятельности со стороны государства представляет собой принятие нормативных правовых актов, регулирующих отдельные области рекламной деятельности, как, например, Закон «О запрете табачной рекламы» в Бельгии.

В ряде стран правовое регулирование рекламы осуществляется не только путем принятия законов, напрямую касающихся рекламной деятельности, но и нормативных актов, затрагивающих смежные сферы. Такие продукты правотворчества также используются для организации рекламной деятельности, к примеру, Закон «О маркетинговой деятельности» (Дания), Закон «О недобросовестной торговой практике» (Финляндия) и др.

В приведенных выше примерах государству отводится ключевая роль при регулировании рекламной деятельности. В странах, избравших другой подход к регулированию рекламной индустрии, основная нагрузка по обеспечению законности в данной сфере лежит на саморегулируемых организациях.

Проиллюстрировать такой способ регулирования рекламной деятельности можно на примере Великобритании, в которой, в отличие от ранее рассмотренных государств, отсутствует единый закон о рекламе. Вместо этого в каждом нормативном правовом акте, в той или иной степени касающемся промышленной и торговой деятельности, содержится статья, связанная с рекламой и стимулированием продаж.

Чтобы облегчить жизнь рекламодателям, агентствам, владельцам средств массовой информации и потребителям, Комитет по рекламной практике (*Committee of Advertising Practice*) создал кодекс BCASP — Британский кодекс рекламы, стимулирования сбыта и прямого маркетинга, который объединил в себе все части рекламного законодательства.

Контроль за реализацией норм, предусмотренных BCASP, осуществляет Комитет рекламных стандартов (*Advertising Standards Authority*).

Названный комитет входит в систему саморегулируемых организаций, осуществляющих контроль за рекламной деятельностью в Великобритании. В данную систему входят Комитет рекламных стандартов (*ASA*) и Комитет по рекламной практике (*CAP*).

ASA начала свою деятельность в 1962 г. в качестве организации, контролирующей рекламные сообщения и применение правил Кодекса в целях недопущения введения потребителей в заблуждение или их оскорбления рекламными объявлениями. ASA независима от правительства и организаций, занимающихся рекламной деятельностью. В состав ASA входят председатель и 13 членов этой организации, две трети из которых не имеют отношения к рекламной индустрии и набираются из числа лиц, откликнувшихся на предложение об участии в конкурсе на замещение этих должностей, которое доводится до общественности посредством общественной рекламы. Одна треть членов ASA представлена лицами, занимающимися рекламной деятельностью на профессиональной основе, однако они не могут защищать интересы какойлибо конкретной компании, а лишь могут делиться практическим опытом при рассмотрении жалоб и принятии решений.

В компетенцию ASA входит рассмотрение жалоб и выявление рекламы, нарушающей положения BCASP. К примеру, в ноябре 2009 г. ASA запретил рекламу крема от морщин компании Nivea, которая транслировалась по национальному телевидению. В данном рекламном ролике женщина, стоя перед зеркалом, наносила крем «Nivea Visage» на лицо, а закадровый голос сообщал, что рекламируемый крем позволит уменьшить количество морщин. Далее на видеоролике к этой женщине приехали гости с целью поздравить ее с Днем рождения, а тот же закадровый голос сообщал: «Так что не удивительно, что 37% женщин чувствуют себя сейчас более привлекательными, чем когда они были моложе на 10 лет». Поступившая в ASA жалоба содержала указание, что описанная реклама вводит в заблуждение, так как в ней не содержится уточнение, о какой

категории женщин говорят в видеоролике: обо всех или только тех, кто пользуется рекламируемым кремом. В ASA согласились с доводами заявительницы и запретили рекламу крема *Nivea*.

Следует отметить, что большинство государств-членов Европейского союза имеют систему саморегулирования, сходную с британской, поскольку они состоят в Европейском альянсе по стандартам в рекламе (*EASA*), одним из основателей которого является ASA. На сегодняшний день в Альянс входят 34 национальные организации саморегулирования рекламы. Основная деятельность Альянса состоит в координации систем рекламного саморегулирования на европейском уровне.

Однако Россия к их числу не относится. Говоря о системе регулирования рекламной деятельности в Российской Федерации, следует отметить, что ее можно отнести к смешанному типу. Это обусловлено тем, что основную роль в регулировании рекламной индустрии и контроля за соблюдением законодательства в данной сфере играет государство. При этом российское законодательство содержит не только нормативный правовой акт, содержащий общие положения о рекламе и рекламной деятельности (Федеральный закон от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе»), но и иные законы, составляющие массив законодательства в области регулирования рекламной индустрии. Так, Федеральный закон от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию» закрепляет ограничения относительно некоторых типов информации, допустимой в рекламе для разных возрастных категорий. Кодекс об административных нарушениях в ст. 14.3 устанавливает ответственность за нарушение законодательства о рекламе.

Несмотря на достаточно объемный массив норм, регулирующих рекламную деятельность и рассредоточенных в разных нормативных правовых актах российского законодательства, правовая система России предоставляет представителям рекламного бизнес-сектора создавать саморегулируемые организации. Глава 4 Федерального закона «О рекламе» регулирует порядок учреждения и определяет круг прав СРО, в том числе создание нормативных документов, не противоречащих действующему законодательству и обязательных для организаций, занимающихся рекламной деятельностью и подписавших такой акт.

В настоящее время действует Российский Кодекс практики рекламы и маркетинговых коммуникаций, подписанный более 20 крупнейшими индустриальными и общественными организациями, в том числе Национальной рекламной ассоциацией. Тем не менее основные функции по регулированию рекламной деятельности в России по-прежнему выполняет государство.

Сравнив способы правового регулирования рекламной деятельности в зарубежных странах и в Российской Федерации, следует отметить, что смешанная система регулирования рекламной сферы является наиболее оптимальной. С одной стороны, государство может своевременно воздействовать на рекламный бизнес-сектор в случае выявления нарушений законодательства в данной области, а также оперативно реагировать на изменение реалий современности. С другой стороны, организации, занимающиеся рекламой как особым видом предпринимательской деятельности вправе в рамках действующего законодательства самостоятельно устанавливать правила и нормы поведения в рекламной сфере посредством участия в саморегулируемой организации.

### **Заключение**

Для того чтобы повысить эффективность использования нормативно — правовой базы необходимо совершенствовать законодательство о рекламе и практику ее применения.

Практика дает возможность реализовать все те знания и умения, которые студенты получают во время учебы.

Рекламное дело в России находится на стадии формирования, поэтому довольно часто в сфере рекламы допускаются как этические ошибки, так и серьезные нарушения. Реклама является информацией, направленной на привлечение внимания к товару, формирование или поддержание интереса к нему и его продвижение на рынке, она затрагивает имущественные интересы граждан, поэтому четкая регламентация рекламной деятельности является необходимым условием.

В России наиболее остро стоит проблема распространения ненадлежащей рекламы. Для ее решения необходимо ужесточить контроль, за деятельностью рекламных агентств, усовершенствовать систему органов, осуществляющих контроль в этой сфере.

Нами были освоены азы применения норм Российского права на практике в сфере рекламы, я поняла, как работают законы, подзаконные акты, которые мне были непонятны, осознала их значимость в практической деятельности.

В связи с быстрыми изменениями законодательной базы, я поняла значение электронных информационных систем, таких как правовая система «Консультант Плюс» или правовая система «Гарант», в которой в настоящее время можно найти множество полезной информации касающейся вопроса о рекламной деятельности, о привлечении к ответственности в этой сфере.

**Рощина Д. М.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Арбитражные средства разрешения морских споров**

**Аннотация.** В данной статье исследуются арбитражные средства разрешения морских споров, применяемые в настоящее время в международной практике. Автор анализирует преимущества, которые получают спорящие стороны при использовании конкретных арбитражных средств. В статье сделан вывод, что во всех специализированных арбитражных центрах необходимо разработать нормы о чрезвычайном арбитраже, поскольку таким способом права и интересы сторон морских споров оказались бы наиболее защищены.

**Ключевые слова:** арбитраж; морские споры; специальный арбитраж; чрезвычайный арбитраж; Конвенция ООН по морскому праву; международное право.

---

С начала прошлого века сфера морской торговли стала развиваться ускоренными темпами. Многие государства из экономических соображений стали вкладывать средства в развитие судоходства, морских портов, поскольку возникла необходимость в использовании ресурсов Мирового океана. Исходя из этого, обрела актуальность унификация нормативных положений, регламентирующих соответствующие правоотношения. Возникла потребность в разработке и введении в действие универсального международного акта, которым могло бы руководствоваться большинство субъектов морских отношений. Подобным актом международного характера явилась принятая в 1982 г. Конвенция ООН по морскому праву (далее — Конвенция).

Важность данного документа для международной практики неоспорима, он охватил и ранее существующие положения в соответствующей сфере, и ввел новые нормы, упорядочивающие общественные отношения, складывающиеся в процессе охраны и использования Мирового Океана.

В Конвенции немало норм, касающихся урегулирования споров, связанных с использованием ресурсов Мирового океана и ведения в нем какой-либо деятельности. В частности, внедрена инновационная система, предусматривающая возможность выбора средств мирного урегулирования споров. В соответствии со ст. 287 Конвенции, стороны морского спора в целях его разрешения могут использовать:

- Международный трибунал по морскому праву;
- Международный Суд;
- арбитраж;
- специальный арбитраж для некоторых категорий споров [3, стр. 69].

Сущность арбитража выражается в передаче спора, а также связанных с ним материалов и документов, на разрешение избранным сторонами субъектам.

Стоит отметить, что понятие морского арбитража было не новым, поскольку его истоки находятся еще в XVIII столетии, когда промышленность и внешняя торговля стали активно развиваться. Соответственно, увеличилось и количество споров, справедливо разрешить которые оказалось возможно только с привлечением незаинтересованного субъекта.

Таким образом, в Конвенции обособлены две разновидности морского арбитража: общий и специальный. Первый используется в целях урегулирования споров, связанных с толкованием либо применением международного документа. Второй — в целях

---

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

урегулирования споров в конкретных сферах, а именно: защиты морской среды, рыболовства, научных морских исследований и судоходства.

Общий арбитраж регулируется Приложением VII к Конвенции, согласно которому спор разрешается пятью арбитрами. В этом случае каждая сторона выбирает одного арбитра из списка, который ведется Генеральным секретарем ООН. По поводу трех других арбитров стороны договариваются и назначают их совместно. Предпочтительно их необходимо выбрать из вышеупомянутого списка, а их гражданство не должно совпадать с гражданством одной из сторон спора.

В Конвенции подчеркивается, что сторонам надлежит способствовать арбитражу в справедливом разрешении конфликта, применяя в этих целях все возможные средства, в частности:

- предоставить все документы и информацию, имеющую для дела значение;
- предоставить арбитражу возможность привлекать специалистов и свидетелей, брать у них показания;
- предоставить доступ на территории, имеющие отношение к спору.

По общему правилу, расходы на арбитраж возлагаются на обе стороны, однако, исходя из обстоятельств дела, он может принять другое решение.

Соответствующее решение выносится большинством голосов, и отсутствие одного либо двух членов не препятствует его принятию. При равенстве голосов решение принимает председатель арбитража. Решение должно быть письменно обоснованно, а если у кого-либо из членов имеется особое мнение, его следует приложить к решению. В случае, когда стороны изначально не установили возможность обжалования решения арбитража, оно будет считаться окончательным и неоспоримым.

Применяя специальный арбитраж, иницилирующему разбирательство субъекту необходимо выбрать двух членов из указанных выше списков, причем арбитры должны быть компетентны именно в вопросах из спорной области. Один из выбранных арбитров может иметь гражданство, аналогичное стороне спора. Вторая сторона делает тоже самое в течении месяца с момента получения уведомления. Председатель специального арбитража, которому необходимо иметь гражданство третьей страны, выбирается по общему соглашению из соответствующего списка.

Стоит отметить, что списки экспертов формируют межгосударственные организации, исходя из категории спора; Сельскохозяйственная и продовольственная организация ООН; Межправительственная океанографическая комиссия; Программа ООН по окружающей среде; Международная морская организация; либо компетентным органом, которому были делегированы соответствующие полномочия.

Специфика данного арбитража, согласно ст. 5 Приложения VIII Конвенции, состоит в возможности по инициативе субъектов спора осуществлять расследования и выявлять факты, которые его обусловили. По мнению ряда авторов, эти функции означают введение в международное арбитражное разбирательство научно-технической экспертизы [1, стр. 201].

Как известно, арбитраж бывает постоянно действующим, а также формируемым в целях разрешения определенного спора (*ad hoc*).

В настоящее время функционируют немало морских арбитражей, являющихся постоянно действующими. Широкую известность в области торгового мореплавания обрели такие специализированные арбитражи, как: Лондонская ассоциация морских арбитров (*London Maritime Arbitrators Association, LMAA*), Морская арбитражная палата Парижа, Общество морских арбитров в Нью-Йорке, Немецкая ассоциация морских арбитров в Гамбурге, Морская арбитражная комиссия при Торгово-Промышленной палате РФ [2, стр. 176] и др.

Тот факт, что число специализированных арбитражей растет, обусловлен преимуществами этого средства урегулирования морских споров. Среди них, в частности:

- право индивидуального выбора места урегулирования, а также членов арбитража;
- арбитры являются специалистами в отдельной сфере, например, помимо юристов ими могут быть технологи, капитаны морских судов и др.;
- беспристрастность, справедливость и независимость членов арбитража;
- закрытый характер разбирательства, в связи с чем гарантируется коммерческая тайна, сокрытие персональных данных спорящих субъектов и др.;
- возможность исполнения принятого решения в большинстве развитых стран в принудительном порядке;
- окончательность принимаемого решения;
- меньшие сроки разрешения спора, что минимизирует убытки сторон, а равно ущерб водной среде.

Таким образом, арбитраж следует признать весьма гибким средством урегулирования морского конфликта, но тем не менее, как и каждое юридическое явление, его целесообразно периодически совершенствовать, поскольку происходит развитие общественных отношений и условий жизнедеятельности.

Как утверждают исследователи, подавляющее число арбитражных разбирательств происходит с опорой на условия *LMAA*, а также согласно требованиям Международного центра по разрешению споров (*ICDR*) и Международной торговой палаты (*ICC*) [4, стр. 46]. В то же время важность обретают отдельные территориальные арбитражные центры, например: Китайская морская арбитражная комиссия (*CMAC*), Сингапурский международный арбитражный центр (*SIAC*), Морской арбитражный центр ОАЭ (*EMAC*).

Первопроходцем в использовании чрезвычайного арбитража при урегулировании международных морских споров явился *ICDR*. Именно в нем 2006 г. появилась возможность использования правил, касающихся чрезвычайного арбитража. Спустя некоторое время они были введены и иными арбитражными центрами, которые предусмотрели соответствующие правила в собственных регламентах.

Если сравнивать регламенты различных арбитражных центров, то можно прийти к выводу, что если их нормы (например, по времени проведения чрезвычайного арбитража) и разнятся, то в целом позиции весьма схожи. Как правило, всегда установлено обращение об оказании чрезвычайной помощи до формирования арбитражного трибунала.

Арбитражные учреждения нацелены предусмотреть минимально возможный период времени для утверждения чрезвычайного арбитра (от суток до двух-трех после соответствующего заявления). Также в правилах нередко предусматривается обязанность чрезвычайного арбитра после его утверждения в течение двух дней разработать план чрезвычайных процедур. Арбитражные учреждения также предусматривают в правилах срок, отведенный на вынесение чрезвычайного решения. Фактически везде он составляет не более двух недель (правила *ICDR* — исключение, поскольку в них данный вопрос не регламентируется).

Безусловно, преимущества чрезвычайного арбитража состоят в оперативности его назначения, ограниченной компетенции арбитра, а также временном характере оказываемой помощи. Наряду с этим стоит подчеркнуть, что подходы соответствующих учреждений к применяемым процедурам несколько отличаются и, как правило, полноценно все вопросы данной системы не регулируются.

Таким образом, несмотря на тот факт, что существенная доля морских споров подлежит урегулированию в рамках арбитража *ad hoc*, заявление в специализированные постоянные арбитражи гарантирует субъектам отдельные привилегии, включая право на применение чрезвычайного арбитража (в частности, если имеется потребность в аресте судна и др.).

Полагаем, что во всех специализированных арбитражных центрах необходимо разработать конкретизированные нормы о чрезвычайном арбитраже, посредством которых подлежали бы регламентации такие вопросы, как: порядок подачи заявления, процедура утверждения чрезвычайного арбитра, возможность и причины его отвода, место проведения арбитража, порядок проведения соответствующих процедур, распределение расходов, период времени, отведенный на принятие решения и т.п. Представляется, что таким способом, права и интересы сторон морских споров оказались бы наиболее защищены.

#### **Список источников**

1. Архипова, А. Г. Арбитрабельность морских споров с публично-правовым элементом / А. Г. Архипова, Е. А. Абросимова // Вестник Томского государственного университета. — 2021. — № 463. — С. 196—205.
2. Давыденко, Д. Л. Особенности процедуры разрешения морских споров в Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ // Коммерческий арбитраж. — 2019. — № 2(2). — С. 175—181.
3. Кириленко, В. П. Классификация морских споров и современные правовые средства их разрешения / В. П. Кириленко, Г. В. Алексеев // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. — 2021. — Том 15. — № 4. — С. 67—81.
4. Клоченко, Л. В. Чрезвычайный арбитраж в морских спорах: зарубежный опыт и потенциал в России // Журнал Arbitration.ru. — 2020. — № 21. — С. 42—49.

Сазанова С. В.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Актуальные проблемы несостоятельности (банкротства) физических лиц**

**Аннотация.** Возможность для граждан признавать себя банкротами в России появилась относительно недавно. Ранее только компании и индивидуальные предприниматели могли проходить эту процедуру. За короткий срок в российское законодательство были введены и усовершенствованы положения, касающиеся банкротства физических лиц. Недостаток накопленного опыта и изменения в правовом регулировании банкротства, включая мораторий на его проведение, обуславливают наличие ряда трудностей и последствий, а также требуют поиска методов их преодоления.

**Ключевые слова:** несостоятельность (банкротство); банкротство индивидуального предпринимателя; процедура банкротства; индивидуальный предприниматель.

---

Высокая распространенность и относительная доступность кредитов, а также не очень высокий уровень финансовой грамотности в нашей стране приводят к тому, что многие граждане со временем накапливают не только имущество, но и значительные долги, которые они не способны оплатить. Нередко выход из проблемы невозможности уплаты долгов люди видят в процедуре банкротства согласно закону «О банкротстве (несостоятельности)». Однако эта процедура редко обходится без последствий. В процессе ее практического осуществления возникает множество спорных вопросов [1].

Одним из последствий является продажа имущества должника, как это указано в ст. 213.25 и 213.26 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)». В то же время закон предусматривает запрет на продажу единственного жилья в нашей стране, что закреплено в ст. 446 ГПК РФ и ч. 7 ст. 223.1 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)», чтобы защитить так называемый неприкосновенный минимум должника. Но как быть кредиторам, если жилплощадь должника чрезмерно велика? Этот вопрос вызывает множество обсуждений в научных кругах и на практике, так как на сегодняшний день отсутствует явный механизм законодательного регулирования данной ситуации. Некоторые считают, что взыскание такого жилья возможно, хотя бы его части, как это принимается в некоторых странах, например, в Болгарии, Португалии, Узбекистане. Другие утверждают, что такие объекты не подлежат реализации.

Таким образом, одной из проблем применения института банкротства является определение пределов исполнительского иммунитета по делам о несостоятельности физических лиц в отношении единственного жилья, пригодного для проживания, которым пользуется должник и его семья [2].

Еще в 2012 г. Конституционный Суд РФ вынес Постановление от 14 мая 2012 г. № 11-П, в котором допускается возможность обмена дорогостоящей жилой недвижимости на более дешевую, и требуется внести соответствующие изменения в законодательство. В обоснование своей позиции Конституционный Суд РФ указал, что исполнительский иммунитет направлен на сохранение жителям таких жилищных условий, которые считаются приемлемыми в определенной социально-экономической ситуации на каждом этапе развития общества и государства, то есть речь не идет о сохранении права собственности гражданина на любую жилплощадь безусловно, даже если она единственная. Особое мнение, к примеру, судьи Конституционного Суда РФ Г. А. Жили-

---

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

на развивает эту позицию, ссылаясь на законодательную практику различных зарубежных стран, таких как Болгария, Канада и США.

Сложно не согласиться с приведенной правовой позицией Конституционного Суда РФ, особенно учитывая, что случаи злоупотреблений на этой основе встречаются нередко. Например, часто можно наблюдать оформление «лишней» собственности должниками на родственников, которые формально не считаются таковыми по Семейному кодексу РФ. За последние десять лет можно буквально по пальцам сосчитать дела о банкротстве, где справедливо рассматривался бы вопрос ограничения имущественного иммунитета единственного жилья, и даже эти дела обычно касаются явных случаев недобросовестного поведения должников (как в определении Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 28 января 2021 г. № 309-ЭС20-15448 по делу № А50-34786/2017, где исследуется объединение должником двух квартир площадью 229 кв. м и 459 кв. м).

Проблема сохраняется, что подтвердил Конституционный Суд РФ в своем постановлении от 26 апреля 2021 г. № 15-П, которым было отмечено отсутствие на апрель текущего года законодательного урегулирования спорных вопросов.

Подходы к ограничению исполнительского иммунитета продолжают развиваться. Так, уже в 2022 г. Конституционный Суд РФ вновь обозначил свою позицию по этому вопросу. В постановлении от 3 февраля 2022 г. № 5-П по поводу конституционности п. 1 ст. 61.2 и п. 11 ст. 189.40 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)» рассматривался вопрос отчуждения единственного жилья у контрагентов должника (покупателей по недействительной сделке).

В этом случае суд указал на необходимость законодательного регулирования процесса продажи с публичных торгов жилья в процедуре банкротства после признания сделки купли-продажи недействительной, при том, что это жилье является единственным пригодным для постоянного проживания гражданина (покупателя).

Подчеркивается, что средства в сумме уплаченной цены не поступают в конкурсную массу, а возвращаются гражданину, и только оставшаяся часть, если выручена, включается в конкурсную массу; до получения указанной суммы и в течение разумного срока после этого гражданин сохраняет право на пользование жильем, что должно быть доведено до сведения участников торгов.

Арбитражные суды округов ссылаются на Постановления № 15-П и № 5-П, отменяя решения нижестоящих инстанций по исключению имущества из конкурсной массы.

Особого внимания требуют проблемы внесудебного банкротства:

- кредиторы не имеют права оспаривать сделки, связанные с выводом имущества;
- отсутствие арбитражного управляющего в процессе банкротства может дать шанс недобросовестным должникам скрыть свои доходы и реальное финансовое состояние;
- в МФЦ нет специалистов по несостоятельности.

Таким образом, можно заключить, что принятие Закона о банкротстве и связанных с ним правовых актов необходимо для улучшения экономических и правовых отношений в нашей стране. Однако на практике его реализация оказалась довольно сложной. Решение этих правовых вопросов требует времени, развития практики правоприменения и внесения соответствующих изменений.

Поэтому каждый гражданин должен тщательно взвесить все плюсы и минусы перед тем, как решиться на банкротство. Личная несостоятельность не должна становиться просто способом избавления от долгов. Необходимо повышать финансовую грамотность населения, что поможет не только сократить уровень задолженности перед кредиторами, но и сбалансировать доходы и расходы граждан.

Одним из недостатков, с которым может столкнуться гражданин после прохождения процедуры банкротства, является невозможность в будущем стать, аккредитованным инвестиционным советником.

Несколько лет назад в России появился институт инвестиционных советников. По ст. 6.1 Федерального закона «О рынке ценных бумаг», инвестиционный советник — это профессиональный участник рынка, занимающийся инвестиционным консультированием. Однако в июне этого года на сайте Банка России было опубликовано разъяснение, что признание индивидуального предпринимателя банкротом арбитражным судом является основанием для отказа во включении его в реестр инвестиционных советников [4].

При этом Банк России подчеркнул, что в указании Банка России от 15 ноября 2018 г. № 4970-У (в настоящее время утратило силу) нет сроков давности касательно признания несостоятельности. Даже если заявитель не имел статуса индивидуального предпринимателя на момент признания, это все равно служит причиной для отказа. Под «заявителем» в этом контексте понимается лицо, стремившееся стать профессиональным участником рынка ценных бумаг, в данном случае — физическое лицо.

В завершение, относительно будущего развития института банкротства, хотелось бы подчеркнуть, что в социально-правовой сфере имеются актуальные вопросы по банкротству физических лиц: сокращение числа необходимых документов для прохождения процедуры, возможность подачи заявления о признании банкротства через портал «Госуслуги» (к примеру, для сдерживания распространения вирусов, таких как COVID), снижение суммы долга для проведения процедуры через Арбитражный суд. Существуют также проблемы с информированием граждан об их правах в рамках процедуры банкротства и стоимости ее проведения. Помимо этого, после объявления частичной мобилизации 21 сентября 2022 г. возникает вопрос о защите прав граждан, находящихся в процессе банкротства и призванных на военную службу. В связи с подписанием 30 сентября 2022 г. соглашений о образовании новых субъектов России, важно повысить информированность о применении процедуры банкротства гражданами на этих территориях [3].

При этом есть веские основания полагать, что со временем, благодаря улучшенной осведомленности граждан, усовершенствованию законодательства и судебной практики, использование института банкротства станет повседневным явлением как для предпринимателей, испытывающих финансовые затруднения, так и для малообеспеченных граждан, не сумевших справиться с финансовыми обязательствами.

#### **Список источников**

1. Земсков, И. А. Банкротство индивидуальных предпринимателей: проблемы правового регулирования / И. А. Земсков // >риспруденция: актуальные вопросы теории и практики : сборник статей V Международной научно-практической конференции, Пенза, 15 ноября 2023 г. — Пенза : Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г. Ю.), 2023.
2. Каменева, П. В. Актуальные проблемы несостоятельности (банкротства) физических лиц / П. В. Каменева, И. В. Дементьева // Право и государство: теория и практика. — 2024. — № 1(229). — С. 195—198.
3. Кукара, М. В. Актуальные проблемы при банкротстве физического лица / М. В. Кукара // Моя профессиональная карьера. — 2020. — Том. 1. — № 19. — С. 55—59.
4. Портнова, Е. В. Проблемы правового регулирования несостоятельности (банкротства) физических лиц / Е. В. Портнова // Право и государство: теория и практика. — 2022. — № 3(207). — С. 67—69.

Сазанова С. В.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## Правовое регулирование купли-продажи жилых помещений

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются вопросы, связанные с куплей-продажей недвижимого имущества, а также правом пользования жилым помещением после его отчуждения. Для защиты прав и интересов сторон договора используются Гражданский кодекс РФ и специальное законодательство. Цена продаваемого имущества является существенным условием договора, которая может быть установлена различными способами. Проблемой было заключение договора по завышенной или заниженной цене, но внесенные изменения в ГК РФ позволяют признать такую сделку притворной. При продаже жилья в кредит необходимо указывать порядок, сроки и размеры платежей. Важно также определить лиц, которые сохраняют право пользования жилым помещением после его приобретения покупателем. К таким лицам относятся члены семьи собственника, наниматель и постоянно проживающие с ним граждане, а также граждане, являющиеся поднанимателями. Существуют особенности купли-продажи комнат в коммунальной квартире, которые требуют дополнительного научного и законодательного рассмотрения

**Ключевые слова:** недвижимость; жилые помещения; договор купли-продажи; гражданский оборот; имущество.

---

Жилые помещения являются объектом недвижимости, предназначенным для постоянного проживания граждан. Они могут быть отнесены к недвижимости как по второму критерию, так и в силу специального указания закона. Жилые помещения имеют специальный юридический статус и подчиняются определенным правилам.

Согласно Жилищному кодексу РФ (далее — ЖК РФ), жилые помещения — это изолированные помещения, предназначенные для постоянного проживания граждан и соответствующие установленным законом требованиям. К ним относятся жилой дом, его часть, квартиры, их части и комнаты (ст. 16 ЖК РФ и ст. 558 ГК РФ).

Сделки с жилыми помещениями должны быть зарегистрированы в установленном порядке. Государственная регистрация прав на жилые помещения осуществляется в органах Росреестра. Сделки с жилыми помещениями могут быть заключены как путем купли-продажи, так и путем дарения, обмена или передачи по наследству.

При заключении сделок с жилыми помещениями необходимо учитывать ряд юридических нюансов, таких как наличие обременений на объекте, действующих прав на жилые помещения и другие факторы. Поэтому перед заключением сделки рекомендуется обратиться за консультацией к специалистам в области недвижимости и юристам.

Законодательство РФ регулирует правовой режим сделок, связанных с жилыми помещениями. В соответствии со ст. 558 ГК РФ, продажа жилых помещений является объектом недвижимости. Договор купли-продажи жилых помещений представляет собой соглашение между продавцом и покупателем, по которому продавец обязуется передать жилое помещение в собственность покупателю за обговоренную цену. Данный договор является консенсуальным и двусторонне обязывающим, при этом его форма должна соответствовать требованиям ст. 550 ГК РФ.

В договоре купли-продажи жилых помещений необходимо указать стороны сделки и существенные условия, установленные законом для данного типа договоров. Переда-

---

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

точный акт, подтверждающий исполнение обязательств по договору передачи недвижимости продавцом и принятие ее покупателем, является самостоятельным документом и может быть составлен в простой письменной форме, даже если договор нотариально удостоверен.

В соответствии с гражданским законодательством, стороны договора должны быть указаны в соответствии с требованиями п. 1, 2 ст. 18 Закона о регистрации прав и п. 18 Правил ведения Единого государственного реестра прав. Для физических лиц необходимо указать полное имя, фамилию и отчество без сокращений, пол, гражданство, место проживания, дату и место рождения, а также наименование и реквизиты документов, устанавливающих личность (например, паспортные данные). Кроме того, необходимо учитывать и другие требования гражданского законодательства при заключении сделок с жилыми помещениями.

В частности, при продаже жилых помещений необходимо учитывать требования закона об обязательном страховании ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц при эксплуатации объектов недвижимости. Также стоит учитывать требования закона о защите прав потребителей, в том числе обязательное предоставление покупателю полной и достоверной информации о состоянии и характеристиках жилого помещения, а также о возможных рисках и ограничениях при его использовании.

При продаже жилых помещений также следует учитывать требования закона о защите персональных данных, в частности, необходимо соблюдать конфиденциальность информации о покупателе и продавце, а также о других лицах, участвующих в сделке.

Наконец, при продаже жилых помещений необходимо учитывать требования налогового законодательства, в том числе обязательство уплаты налога на доходы физических лиц с продажи недвижимости. При этом стоит учитывать возможность получения налоговых льгот и освобождений в соответствии с законодательством.

Если договор заключен через представителей, то помимо информации о сторонах необходимо указать данные о представителях и полномочиях, которыми они обладают (например, доверенности, документы, подтверждающие их право на заключение договора от имени несовершеннолетних младше 14 лет или лиц, лишенных дееспособности).

Несовершеннолетние старше 14 лет и ограниченные в дееспособности граждане могут заключать и подписывать договоры самостоятельно, но только с согласия своих законных представителей и попечителей в соответствии с законодательством. Это согласие может быть выражено в договоре или в отдельных документах.

Договоры купли-продажи могут быть заключены лицами, не являющимися собственниками недвижимости, но действующими от своего имени (например, доверительные управляющие, конкурсные управляющие в случае несостоятельности, специализированные организации на публичных торгах, комиссионеры и т.д.).

Важными условиями договора купли-продажи жилого помещения являются указание всех данных продаваемого имущества, которые придают ему индивидуальную определенность (в соответствии со ст. 554 ГК РФ). Предметом продажи должно быть имущество, право на которое зарегистрировано в установленном порядке. Поэтому в договоре необходимо указать сведения о продаваемом имуществе, содержащиеся в формах государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

Также в договоре купли-продажи жилого помещения должны быть указаны условия оплаты (цена, сроки, порядок), сроки передачи имущества, ответственность сторон за нарушение условий договора, условия расторжения договора и т.д.

Важно отметить, что при заключении договора купли-продажи жилого помещения необходимо учитывать требования законодательства и правил государственной регистрации прав на недвижимое имущество. Например, при продаже жилого помещения в

новостройке необходимо убедиться в наличии разрешительной документации на строительство и получении акта приема-передачи объекта.

Объект жилой недвижимости должен быть описан в соответствии с требованиями п. 1 ст. 18 и п. 6 ст. 12 Закона о регистрации прав. Необходимо указать вид (название) объекта, адрес (местоположение), литеры или номера строений, условный номер объекта, этажность объекта, этаж и номера помещений на поэтажном плане, а также площадь объекта.

Отметим, что в гражданском и жилищном законодательстве РФ не определены такие объекты жилого недвижимого имущества, как комната или жилой дом. При этом предметом договора купли-продажи должно быть лишь изолированное жилое помещение или ее часть. Пункт 1 ст. 130 ГК РФ к недвижимым вещам относит здания и сооружения, что позволяет предположить, что законодатель рассматривает жилой дом как здание, предназначенное для постоянного проживания граждан, в том числе для использования в качестве общежитий или служебных помещений.

Если предметом договора является передача доли в праве общей собственности, то необходимо указать размер доли в виде простой дроби и данные о целом объекте недвижимости.

В связи с возникновением множества рисков в сфере оборота жилой недвижимости, необходимо создание новых правовых механизмов для защиты прав и законных интересов сторон договора купли-продажи. Для этого используются ГК РФ и специальное законодательство.

Одним из важных условий договора продажи жилого помещения является указание цены на продаваемое имущество. Цена может быть определена соглашением сторон, на единицу площади или в рублевом эквиваленте суммы, которая была определена в иностранной валюте или условных единицах.

Ранее законодательство и судебная практика сталкивались с проблемой заключения договора купли-продажи жилого помещения по цене, отличной от указанной в договоре. Однако в 2013 г. были внесены изменения в п. 2 ст. 170 ГК РФ, которые позволяют признать сделку недействительной, если цена завышена или занижена.

При покупке жилья с земельным участком необходимо отдельно определять цену объекта и цену участка в договоре купли-продажи. Если жилье продается в кредит с условием рассрочки платежей, то договор должен содержать информацию о порядке, сроках и размерах платежей.

Выделение в качестве существенного условия договора указания лиц, которые сохраняют право пользования жилым помещением после его приобретения покупателем, является гарантией «чистоты» жилья для покупателя и защитой прав на жилище лиц, проживающих в продаваемом жилом помещении.

Для защиты прав и законных интересов сторон договора купли-продажи жилой недвижимости необходимо создание новых правовых механизмов. Гражданский кодекс РФ и специальное законодательство используются для этого.

Цена продаваемого имущества является существенным условием договора продажи жилого помещения. Она может быть установлена соглашением сторон, на единицу площади или в рублевом эквиваленте суммы, определенной в иностранной валюте или условных единицах.

Проблемой в законодательстве и судебной практике была проблема заключения договора купли-продажи жилого помещения по цене, отличающейся от цены, указанной в договоре. В 2013 г. внесены изменения в ГК РФ, которые позволяют признать притворной сделкой договор купли-продажи жилой недвижимости с завышенной или заниженной ценой.

Для покупки жилья в договоре купли-продажи жилого дома с земельным участком необходимо отдельно определять цену объекта и цену участка. При продаже жилья в

кредит с условием о рассрочке платежа должны быть указаны порядок, сроки и размеры платежей.

Указание лиц, которые сохраняют право пользования жилым помещением после его приобретения покупателем, является гарантией «чистоты» жилья для покупателя и защитой прав на жилище лиц, проживающих в продаваемом жилом помещении.

Перечень лиц, проживающих в жилом помещении и сохраняющих право пользования после приобретения жилого помещения покупателем, определен в п. 1 ст. 555 ГК РФ. К таким лицам относятся члены семьи собственника жилого помещения, наниматель жилого помещения и постоянно проживающие с ним граждане, граждане, являющиеся поднанимателями в пределах срока поднайма, но не более срока действия договора найма.

В заключении следует отметить, правовое регулирование сделок в сфере купли-продажи жилого имущества имеет ряд особенностей и проблем, требующих их детального научного и законодательного рассмотрения. Ввиду динамически развивающихся отношений в сфере купли-продажи жилой недвижимости механизм реализации норм права в данной сфере должен быть действенным, своевременным и легитимным.

Сенин Н. О.,  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## Организация безналичных расчетов с использованием банковских карт

**Аннотация.** В статье рассматривается правовое обеспечение рынка безналичных расчетов, которое является перспективным направлением развития банковского сектора экономики в Российской Федерации и одной из наиболее существенных проблем, позволяющей определить уровень развития банковской системы. Организация безналичных расчетов с использованием банковских карт требует внимательного анализа и соблюдения множества юридических норм, а также обеспечения соответствующей безопасности и защиты интересов всех участников процесса. В результате автором выявлена необходимость закрепления в Гражданском кодексе Российской Федерации особенности договорного режима перевода безналичных денежных средств с использованием банковских платежных карт.

**Ключевые слова:** правовое обеспечение; банковский сектор; безналичные расчеты; договоры банковского счета; договорные обязательства.

---

Правовое регулирование банковской деятельности играет ключевую роль в обеспечении государственной безопасности и затрагивает как гражданско-правовые аспекты, так и стабильность всей финансовой системы. В современном гражданском законодательстве существует ряд неопределенностей, связанных с системой договоров, регулирующих банковские операции, осуществляемые через платежные карты. Полное упорядочение этих отношений требует дополнительного внимания и разработки четких норм, что является необходимо для повышения надежности и прозрачности финансовых операций. В юридической науке отсутствует единое мнение относительно правовой природы, ключевых характеристик, уникальных особенностей и типов договорных отношений, создающих условия для расчетов между участниками финансово-хозяйственной деятельности. Эти расчеты осуществляются с применением банковских платежных карт, что открывает дополнительные аспекты для обсуждения в данной области.

Договорные конструкции, касающиеся расчетных операций с использованием платежных банковских карт, обладают уникальными чертами, обусловленными специфическими аспектами субъектного и объектного состава, а также целями и задачами безналичного расчета. Ключевыми особенностями гражданско-правовых отношений, возникающих и действующих в рамках этих расчетных операций, являются:

- прямая зависимость от норм гражданского и банковского законодательства, определяющих правила и порядок таких операций;
- участие безналичных денежных средств, которые становятся основным инструментом расчетов;
- наличие механизма передачи прав на безналичные средства, что подразумевает особую процедуру выполнения расчетов;
- обязательное вовлечение банковских организаций, которые выступают как посредники в процессе расчетов;
- использование банковских счетов и карт, играющих центральную роль в осуществлении безналичных платежей;

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

— денежные обязательства, которые служат основанием для возникновения расчетного обязательства (правоотношения), отражающего взаимные права и обязанности сторон [4].

Данные характеристики формируют уникальный правовой режим, обеспечивающий эффективное и безопасное использование платежных банковских карт в современных финансовых операциях.

Основными правовыми источниками договорного регулирования системы общественных (расчетных) отношений, формирующихся по поводу осуществления расчетных операций в безналичной форме посредством использования банковских карт, являются общие положения части первой Гражданского кодекса Российской Федерации о договорах, обязательствах и договорной ответственности, нормы главы 45 и 46 части второй Гражданского кодекса Российской Федерации о договоре банковского счета и расчетах; Федеральный закон от 2 декабря 1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности», Федеральный закон от 27 июня 2011 г. № 161-ФЗ «О национальной платежной системе», Положение Центрального банка Российской Федерации от 24 декабря 2004 г. № 266-П «Об эмиссии платежных карт и об операциях, совершаемых с их использованием», Положение Центрального банка Российской Федерации от 29 июня 2021 г. № 762-П «О правилах осуществления перевода денежных средств», а также банковские обычаи и договорные условия.

Л. Г. Ефимова классифицирует свою группу договоров, касающихся перевода безналичных денежных средств, на основании различных типов отношений к этим услугам [1]. В этом контексте он выделяет несколько видов договоров:

— договоры, в которых участвуют клиенты и которые касаются разовых платежных операций;

— межбанковские соглашения, регулирующие переводы между финансовыми учреждениями.

Далее ученая проводит детальную дифференциацию всего набора таких договорных взаимоотношений, относя их к следующим категориям:

а) Договора, связанные с эмиссией и функционированием дебетовых банковских карт, которые позволяют пользователям управлять своими собственными средствами.

б) Договора, касающиеся эмиссии и ведения кредитных банковских карт, что дает клиентам возможность использовать заемные средства.

в) Договора, направленные на выпуск и эксплуатацию смешанных кредитно-дебетовых карт, которые объединяют функционал обеих вышеуказанных категорий и позволяют клиентам гибко управлять своими финансами.

Таким образом, Л. Г. Ефимова подчеркивает разнообразие договорных обязательств в сфере безналичных расчетов и их значимость для современных финансовых систем. По утверждению Л. Г. Ефимовой, договор банковского счета обладает самостоятельной юридической природой, однако его основное назначение заключается в обеспечении выполнения банковских операций, включая, в частности, выполнение условий эмиссионного договора [1].

В целом мнение ученого заслуживает внимания, однако следует подчеркнуть, что к гражданско-правовым договорам, которые обеспечивают осуществление безналичных денежных расчетов с использованием банковских карт, относятся не только договоры, прямо указанные в Гражданском кодексе Российской Федерации. В их числе находятся непоименованные соглашения, касающиеся эмиссии, обслуживания и использования платежных карт, а также контракты на использование электронных платежных средств. Кроме того, важно учитывать договоры эквайринга, межбанковские соглашения о денежных переводах, документы, регулирующие оказание банковских (платежных) услуг, организационные договоры, а также поименованные контракты, связанные с банковским счетом и кредитованием.

Согласно данным договорам, на банковские (кредитные) учреждения возлагается обязанность производить переводы безналичных средств на расчетный счет лица, получающего данный платеж, либо на расчетный счет третьего лица, указанного держателем банковской карты. При этом перевод безналичных средств может осуществляться как с открытием банковского счета, так и без него, при условии, что это не противоречит действующему законодательству и условиям установленных договорных обязательств.

Согласно мнению автора, операции банков в сфере безналичных расчетов не следует рассматривать как гражданско-правовые сделки. Они представляют собой действия банков и их работников, направленные на исполнение требований нормативных актов, условий договоров и поручений клиентов (плательщиков и получателей) относительно перевода безналичных денежных средств и осуществления других банковских операций. Эти операции, включая те, которые связаны с использованием электронных платежных средств, трактуются как выполнение установленных обязательств, а не как самостоятельные сделки. Принятие иного подхода может привести к усложнению и путанице в теоретических и практических аспектах регулирования безналичных расчетов в банковской сфере.

Участие в безналичных расчетах с применением указанных форм договоров и банковских платежных карт, по всей видимости, направлено на удовлетворение обязательств, вытекающих из гражданско-правовых отношений, связанных с куплей-продажей, а также другими сделками, касающимися имущественных отношений и услуг, предоставляемых на возмездной основе. В этом контексте многие договоры по переводу безналичных средств с использованием банковских карт по указанию клиента можно рассматривать как гражданско-правовые соглашения на возмездное оказание услуг лишь в условном смысле [4].

Учитывая вышеизложенное, можно заключить, что соглашения, касающиеся эмиссии, обслуживания и использования платежных карт, обладают признаками организационных договоров. Дело в том, что процесс эмиссии банковских карт играет важную роль в формировании и реализации расчетных обязательств, связанных с использованием данных карт.

Профессор В. В. Витрянский считает, что физическое лицо, являющееся владельцем банковской карты, вступает в договорные отношения с финансово-кредитными учреждениями, в основе которых лежит договор банковского счета, включающий в себя в некоторых случаях специфические признаки кредитного договора. Также он отмечает, что ввиду неполного нормативно-правового урегулирования правоотношений, связанных с осуществлением финансовых операций, предполагающих использование в качестве расчетного инструмента банковские карты, существенным образом возрастает значимость договорных отношений, возникающих между финансово-кредитными организациями, осуществляющими эмиссию платежных карт и фактическими владельцами таких карт [3]. Одной из центральных задач финансово-кредитной организации, действующей в рамках договорных отношений по открытию и обслуживанию банковских счетов, является оперативное исполнение инструкций клиента касательно проведения расчетных операций. Это включает в себя безналичные переводы денежных средств третьим лицам, осуществляемые посредством использования банковских карт, в рамках их финансово-хозяйственной деятельности.

Вилисова М. Л. и Тишакова В. И. включают в систему договорных отношений, возникающих в связи с необходимостью осуществления расчетных операций в безналичной форме, следующие виды договоров: об оплате поставленных товарно-материальных ценностей, произведенных и выполненных работ или оказанных услуг; об осуществлении операций, связанных с обеспечением бесперебойной и непрерывной эксплуатацией банковских карт; договорные обязательства, связанные с открытием и обслужива-

нием банковских счетов, а также договоры об открытии аккредитива, о расчетно-кассовом обслуживании, о чековом обслуживании и т.д. Ученый утверждает, что финансовые операции представляют собой разновидность сделки, носящей гражданско-правовой характер, в рамках которой реализуются различные механизмы расчетов в безналичной форме, посредством которых осуществляются операции по переводу денежных средств третьим лицам [2].

Таким образом, система договорных конструкций, регулирующих перевод безналичных денежных средств с помощью банковских платежных карт, включает в себя широкий спектр как именованных, так и неименованных договоров. Выбор конкретных договорных моделей зависит от поставленных целей и задач договорного регулирования, форм безналичного расчета, типа банковской карты, требований законодательства, а также норм банковских правил и положений, применяемых в области гражданско-правового и финансово-правового регулирования. В заключение, полагаем целесообразным закрепить в Гражданском кодексе Российской Федерации особые условия для договорного регулирования перевода безналичных денежных средств с использованием банковских карт, что будет способствовать формированию единого и понятного правового пространства в этой области.

#### **Список источников**

1. Ефимова, Л. Г. Договоры банковского вклада и банковского счета. — Москва : Проспект, 2021.
2. Вилисова, М. Л. Теоретические аспекты системы безналичных расчетов на основе банковских карт / М. Л. Вилисова, В. И. Тишакова // Кронос: экономические науки. — 2019. — № 3 (25). — С. 4—8.
3. Витрянский, В. В. Новеллы о договорах в сфере банковской и иной финансовой деятельности // Хозяйство и право. — 2017. — № 11. — С. 3—24.
4. Клочихин, В. А. Об особенностях договоров о переводе безналичных денежных средств с использованием банковских платежных карт // Правда и закон. — 2023. — № 4(26). — С. 10—19.

**Серебрякова В. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Особенности коллективного предпринимательства как формы осуществления предпринимательской деятельности**

**Аннотация.** В статье исследуется основная идея коллективного предпринимательства как формат организации бизнес-структур и осуществления бизнес-проектов в условиях современных реалий постмодерна. В представленном исследовании рассмотрены ключевые признаки коллективного предпринимательства, определены его достоинства, предложены организационно-правовые форматы легитимного закрепления коллективного предпринимательства.

**Ключевые слова:** гражданское право; коллективное предпринимательство; коммерческая организация; народное предприятие.

---

Актуальность проблематики коллективного предпринимательства обусловлена постоянным поиском научным сообществом (экономистами, правоведами, социологами) оптимально сбалансированных экономико-правовых форматов организации бизнес-структур и осуществления бизнес-проектов в условиях современных реалий постмодерна, сопровождаемых комбинированием различного производственного, коммерческого и управленческого инструментария. Одним из таких форматов, активно исследуемых в контексте т. н. *participatory economy*, выступает коллективное предпринимательство [1; стр. 126].

К сожалению, российское законодательство терминами «коллективное предпринимательство», «коллективное предприятие» не оперирует, поэтому официальные нормы-дефиниции названных концептов в позитивном праве отсутствуют. В отечественной науке эта тематика исследована непростоительно фрагментарно, общее число публикаций в академических изданиях можно пересчитать по пальцам, а защищенных диссертаций и монографических исследований (во всяком случае, по юридическим дисциплинам) мы не имеем вовсе. Вместе с тем вопросы касаются коллективного предпринимательства представляются весьма востребованными именно в российских условиях, так как коллективный труд, коллективистское самосознание, идеи трудового самоуправления имеют в нашей стране весьма глубокие корни и традиции.

Главная идея коллективного предпринимательства касается включения фактора личного участия в развитие коммерческой организации за счет активного вовлечения всей (или большей) массы сотрудников в развитие корпоративного бизнеса, что достигается путем подключения последних к управлению (которое трансформируется в некие формы самоуправления) и собственности компании.

В числе ключевых признаков коллективного предпринимательства, в литературе принято называть, прежде всего, легитимацию членами трудового коллектива коллективной собственности в корпорации (в частности, через приобретение акций, долей, паев и проч.), т.е. фактически происходит де-концентрация капитала [3; стр. 187—188]. Мы полагаем, этот фактор действительно весьма значим, но он далеко не единственный.

В этом контексте решающим признаком коллективного предпринимательства следует назвать наличие реального самоуправления работников, формирующего релевантную основу для активной вовлеченности трудового коллектива во все аспекты

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. И. Мамина.**

корпоративного менеджмента, включая вопросы контроля и управления корпорацией. Этот процесс на практике презюмирует такой долговременный тренд как децентрализация полномочий и ответственности, что возможно рассматривать в качестве ключевого драйвера развития компании, повышения ее конкурентоспособности, наращивания производительности труда и т.д. В этом контексте некоторые ученые говорят о востребованности на рынке труда работников нового типа, квалификация, опыт и интеллектуальный ресурс которых позволяет им наравне с профессиональными менеджерами участвовать в процессах разработки и принятия корпоративных решений. Тем самым, полагает Р. И. Хабибулин, с которым нам трудно не согласиться, преодолевается «авторитарная система хозяйствования на микроэкономическом уровне» [4; стр. 54].

К числу плюсов коллективного предпринимательства считаем возможным отнести нижеследующие компоненты:

— обеспечивается необходимый баланс корпоративных интересов с личными интересами каждого работника. Формат коллективного предпринимательства, презюмирующий признание работников полноправными членами корпорации, позволяет весьма результативно и с наименьшими издержками разрешать объективные противоречия между трудом и капиталом, оптимизируя частные интересы работодателя и персонала. Между ними распределяются риски, связанные с управлением, владением, распоряжением и использованием корпоративными активами;

— субъект коллективного предпринимательства, как правило, более стабилен в работе, успешнее противостоит (и преодолевает) кризисным ситуациям, спровоцированным как внешней средой (экономические и финансовые кризисы, дефолты, форс-мажоры, социальные пертурбации в государстве и проч.), так и внутрикорпоративными конфликтами [4; стр. 47—48]. Немаловажную роль играет формирование в субъектах коллективного предпринимательства благоприятного морально-психологического климата, что способно оказывать, безусловно, позитивное и эксплицитное влияние на все аспекты деятельности компании (прежде всего, на производительность и качество труда);

— дополнительная мотивация сотрудников. Не секрет, что ключевым трендом в современной эволюции института дисциплины труда, по мнению многих ученых, является глобальный крен от карательной политики дисциплинарных санкций в сторону поощрительных практик. Активное мотивирующее и стимулирующее воздействие на персонал суть ключевой инструмент по достижению цели и задач каждой компании, так как мотивационная модель способна обеспечить такой важнейший фактор роста производительности труда как экономическая заинтересованность персонала в части постоянного повышения качества оказываемых услуг. Речь, в конечном счете, идет о том, чтобы повысить эффективность труда каждого сотрудника по достижению финансовых/операционных корпоративных целей и задач. Ведь в условиях глобальной конкуренции за рынки товаров и услуг, именно от качества персонала во много зависит успешность деятельности любой организации. Современные мотивационные модели требуют постоянного совершенствования и оперативного динамизма, чтобы адекватно реагировать на неизбежные вызовы на рынках труда и ежедневные изменения в окружающей обстановке.

Что касается конкретных экономических и организационно-правовых форматов, в которых возможно легализовать идею коллективного предпринимательства, то мы солидарны с авторами, полагающими, что такие форматы могут быть весьма разнообразны [1; стр. 124—125]. Главное здесь, чтобы при организации конкретного бизнеса во главу угла ставились такие принципы как *participatory management*, коллективное хозяйствование и масштабное участие работников в капитале корпорации.

Названные принципиальные основы корпоративного устройства, прежде всего, должны быть формализованы в локальных нормативных актах организации, претендующей именоваться коллективным предприятием. Инструментальное же воплощение этих принципов в текущие корпоративные практики предполагает всеобъемлющее и транспарентное информирование трудового коллектива о самых разнообразных аспектах деятельности компании, что составляет безусловно необходимую предпосылку для действенной разработки и принятия управленческих решений. Подобная внутрифирменная транспарентность должна продуцировать взаимное доверие всех лиц, вовлеченных в коллективное предпринимательство, а также препятствовать элементам корпоративных злоупотреблений, конфликтов интересов, коррупциогенным факторам, и т.п.

Подытоживая в заключение высказанные тезисы, повторимся еще раз: фактор участия сотрудников корпоративной собственности весьма значим в контексте коллективного предпринимательства, но отнюдь не является самодостаточным. Как подчеркивается в доктринальных источниках, зачастую под лейблом «народного предприятия», якобы всецело принадлежащего трудовому коллективу, маскируется авторитарный формат управления, «разбавленный» патерналистскими составляющими [2; стр. 317]. Поэтому для отнесения организации к формату коллективного предпринимательства любые элементы собственности со стороны сотрудников должны весьма органично дополняться элементами корпоративного самоуправления, презюмирующего масштабную вовлеченность сотрудников в хозяйственно-производственные и управленческие процессы.

#### **Список источников**

1. Авдеева, А. И. Критический анализ концепции «экономика участия» К. Шваба / А. И. Авдеева // Вестник евразийской науки. — 2023. — Том 15. — № S2.
2. Ворожихин, В. В. Самоуправление становится инструментом трансформации науки и экономики страны / В. В. Ворожихин, В. К. Захаров // Самоуправление. — 2023. — № 1 (134). — С. 315—318.
3. Добрынина, М. В. Социальное предпринимательство как уникальное социально-экономическое явление / М. В. Добрынина, А. А. Андреева // Russian Economic Bulletin. — 2023. — Том 6. — № 1. — С. 185—192.
4. Хабибуллин, Р. И. Теория коллективного предприятия: перезагрузка / Р. И. Хабибуллин // Экономическая наука современной России. — 2017. — № 1(76). — С. 40—60.

**Серебрякова В. И.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **К вопросу о сущности и атрибутивных признаках коммерческих юридических лиц**

**Аннотация.** В статье рассмотрены цивилистические аспекты теории коммерческого юридического лица, выделены его атрибутивные признаки. Автор приходит к заключению, что, несмотря на перманентное реформирование и усовершенствование законоположений о юридических лицах, целый ряд проблемных аспектов понятия и классификации коллективных участников гражданского оборота нуждаются в углубленных научных исследованиях и прикладных апробациях.

**Ключевые слова:** цивилистика; юридическое лицо; коммерческая организация; договор; национальная экономика.

---

Актуальность тематики, связанной с институтом юридического лица в целом и коммерческих организаций, в частности в отечественной цивилистике весьма очевидна. Концепт юридического лица в цивилистике носит фундаментальный характер и традиционно всегда вызывала (и перманентно продолжает вызывать) весьма жаркие дебаты в научном мире. Ведь категория юридического лица, их правовой природы, сущности, системы, классификации и проч. наряду с такими концептами как договор, ответственность, обязательство, убытки и мн. др. составляет базовый фундамент гражданско-правового воздействия на всю систему социальных взаимодействий. Не только в научном мире и среди практикующих юристов, но и в бизнес-сообществе не случайно растет интерес к рассматриваемой тематике. Ведь выбрать оптимальный формат юридического лица из числа предложенных законодателем — один из ключевых залогов успеха в модели рыночно-ориентированной экономики.

Актуальность темы обусловлены и постоянным реформированием гражданского законодательства, необходимостью осмыслить итоги этих реформ, адекватно апробировать их в практике правоприменения, потребностью науки в формировании единых подходов и теоретического выработать действенный гражданско-правовой инструментарий защиты прав и интересов всех участников оборота. И тема видов юридических лиц, чему посвящена наша работа, призвана играть здесь отнюдь не последнюю роль, так как в процессе таких реформ перманентно появляются новые виды юридических лиц, а другие — (по воле законодателей) уходят в небытие.

Базовый критериальный принцип дифференциации системы юридических лиц на коммерческие и некоммерческие нормативно фиксирован в п. 1 ст. 50 ГК РФ, согласно которой законодателями предложены нижеприведенные официальные дефиниции:

— коммерческое юридическое лицо преследует извлечение прибыли в качестве основной цели деятельности;

— некоммерческое юридическое лицо, напротив, не имеет извлечение прибыли в качестве такой цели, а также не распределяет полученную прибыль между участниками.

Такая дефиниция вызывает научные дебаты, поскольку остается неясным: относима ли к категории коммерческих такое юридическое лицо, которое декларирует в уставных документах извлечение прибыли в качестве основной цели, но при этом не рас-

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. И. Мамина.**

пределяет ее среди участников, а в полном объеме направляет, скажем, на благотворительность [1, стр. 130—131].

Также укажем на важную деталь: в п. 1 ст. 50 ГК РФ говорится именно о правомочии по распределению прибыли, а не о том, распределяет ли юридическое лицо фактически ее или нет. То есть участники, например, хозяйственного товарищества вполне могут решить общим собранием чтобы направить всю прибыль на развитие бизнеса или вообще на благотворительность, не распределяя ее между собой. От такого решения товарищество, разумеется, не приобретет статус некоммерческого. То есть важно здесь именно дискреционное право по своему усмотрению решать, куда направить прибыль, так как некоммерческие юридические лица по сути такого права лишены в том смысле, что им законодательно запрещено ее распределять между членами организации.

Серьезный недостаток нормативной дефиниции некоторые цивилисты усматривают в том, что законодатель, говоря о нераспределении прибыли как атрибутивном признаке всех некоммерческих юридических лиц, фактически презюмирует что к ним возможно отнести исключительно корпоративные организации, а унитарные нельзя, что не соответствует действительности. Потому важный нюанс, который мы считаем никак нельзя обойти вниманием: критерий распределения прибыли относим как к корпорациям, так и к унитарным юридическим лицам, где строго говоря нет «участников», которые упоминаются в п. 1 ст. 50 ГК РФ. Мы здесь поддерживаем ученых, которые применительно к данному законоположению убеждают рассматривать термин «участники» широко, подразумевая и учредителей организации, и собственников имущества последней [2, стр. 15]. К примеру, учредитель унитарного предприятия вправе потребовать себе часть прибыли предприятия, потому унитарное предприятие надлежит отнести к категории коммерческих юридических лиц.

В модели рыночной экономики налицо безусловное преобладание именно коммерческих юридических лиц как ключевых участников оборота. Речь идет о подсистеме весьма разнообразных бизнес-структур различных организационно-правовых форматов. При этом общим атрибутивным признаком, объединяющим юридических лиц в единую «коммерческую» подсистему, Закон признает их целевую характеристику, а именно: направленность деятельности на извлечение экономической выгоды (доходов, прибылей) суть основная цель таких организаций [3, стр. 19].

При этом важен именно не фактический итог деятельности организации, но исходная направленность этой деятельности на достижение конечного результата в виде экономической выгоды, то официально подтверждено (зафиксировано) в уставных документах при регистрации юридического лица. Действительно, по итогам некоего темпорального периода деятельность коммерческой организации может закончиться весьма плачевно с точки зрения извлечения прибыли, т.е. она может закончить этот временной интервал с одними убытками. Но такой «негативный» итог (в формально-юридическом контексте), разумеется, вовсе не означает, что юридическое лицо утратило свой коммерческий статус.

По мнению многих отечественных цивилистов, в реальной практике правоприменения зачастую весьма непросто установить, когда извлечение прибыли — основная цель компании, а когда дополнительная. Более того, как верно утверждается в монографическом исследовании С. Н. Рудых и Е. М. Сенотрусовой, одна цель, заявленная юридическим лицом, на поверку может прикрывать другую цель [3, стр. 19].

Проанализировав акты судебной практики удалось выявить некоторые проблемные аспекты, возникающие при реализации цивилистического концепта коммерческого юридического лица. Некоторые из них рассмотрим ниже, иллюстрируя примерами актуальных судебных кейсов.

Применительно к коммерческим юридическим лицам суды презюмируют в качестве аксиоматичного тезиса, что цель их деятельности всегда прямо и однозначно касается

извлечения прибыли, что, в частности, оказывает влияние на то, как суды при разрешении споров оценивают правомерность заключенных и совершаемых ими сделок. Так, разрешая гражданско-правовой спор о признании недействительным договора уступки прав (цессии), включающего в себя соглашение о зачете встречных однородных требований, и применении последствий недействительности сделки, суд пояснил, что все сделки коммерческого юридического лица должны быть для него разумно необходимыми, экономически выгодными, направленными на достижение целей предпринимательской деятельности, совершаться в интересах такого лица и его акционеров. Применительно к разрешаемому спору суды трех инстанций последовательно пришли к выводу, что оспариваемый зачет является сделкой, влекущей преимущественное удовлетворение требований одного кредитора перед другими. Соответственно в удовлетворении заявленных требований истцу судами было отказано [постановление Арбитражного суда Московской области от 14 февраля 2023 г. № Ф05-9730/2022 по делу № А40-18172/2019].

Другой пример из близкой области гражданско-правовых споров. С учетом того, что деятельность коммерческого юридического лица цель всегда прямо и однозначно касается извлечения прибыли, суды соответствующим образом оценивают правомерность действий (бездействия) со стороны руководителя организации-должника. Истец заявил требование о возмещении убытков в рамках дела о банкротстве. Суд его удовлетворил, так как ответчиком не приняты меры по взысканию вексельной дебиторской задолженности, при этом заявителем не доказан факт истечения срока исковой давности для предъявления требований о взыскании убытков с предыдущих руководителей. Как пояснил суд, недобросовестность действий (бездействия) директора считается доказанной, в частности, когда директор знал или должен был знать о том, что действия (бездействие) на момент их совершения не отвечали интересам коммерческого юридического лица. Директора нельзя признать действовавшим в интересах коммерческого юридического лица, если он действовал в ущерб последнему [постановление Арбитражного суда Московской области от 26 января 2023 г. № Ф05-26665/2021 по делу № А41-615/2020].

Любопытным нам показался следующий судебный кейс. Как заключил суд, при направленности деятельности общества на выполнение социально значимой задачи ОАО «КПАТП № 1» является коммерческой организацией, осуществляющей, в силу ст. 50 ГК РФ, предпринимательскую деятельность, целью которой является систематическое получение прибыли. Таким образом, сам по себе факт осуществления социально значимой деятельности не является основанием для освобождения налогового агента и его руководителя от ответственности [постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 14 сентября 2022 г. № 07АП-11483/2018(12) по делу № А27-8800/2017].

В заключение резюмируем, что несмотря на перманентное реформирование и усовершенствование законоположений о юридических лицах, целый ряд проблемных аспектов понятия и классификации коллективных участников гражданского оборота нуждаются в углубленных научных исследованиях и прикладных апробациях.

#### **Список источников**

1. Гутников, О. В. Классификация юридических лиц в современном корпоративном праве: организационно-правовые формы и критерии их разграничения / О. В. Гутников // Юридическая наука. — 2022. — № 2. — С. 128—163.
2. Макарова, О. А. Актуальные проблемы развития законодательства о коммерческих юридических лицах в России / О. А. Макаров // В книге: Актуальные проблемы современного права России и Китая в условиях глобальных экономических и социальных изменений. — Москва, 2023.
3. Рудых, С. Н. Предпринимательская деятельность: понятие, режимы, субъекты / С. Н. Рудых, Е. М. Сенотрусова. — Иркутск, 2023.

**Степанищев М. О.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Механизм правового регулирования финансового оздоровления кредитной организации: теория и практика**

**Аннотация.** В статье рассмотрена юридико-фактическая сторона механизма правового регулирования финансового оздоровления кредитной организации. Рассмотрены элементы юридического состава, лежащие в основе возникновения правоотношений по финансовому оздоровлению кредитных организаций.

**Ключевые слова:** банкротство; кредитная организация; финансовое оздоровление; юридические факты.

---

В основе возникновения правоотношений по финансовому оздоровлению кредитной организации лежит сложный юридический состав, которому не уделяется достаточного внимания в научной юридической литературе. Между тем в правоприменительной практике возникает целый ряд сложностей в установлении и юридической квалификации подобных сложных составов. В связи с этим представляется актуальным, научно и практически значимым детальное рассмотрение содержания юридического состава, лежащего в основе исследуемых отношений. Для решения указанной исследовательской задачи необходимо изучить каждый факт юридического состава в отдельности.

Анализ законодательства о несостоятельности (банкротстве) кредитных организаций позволяет заключить, что элементами юридического состава, лежащего в основе возникновения правоотношений по финансовому оздоровлению кредитных организаций, выступают основания, отражающие неплатежеспособность кредитной организации, и решения уполномоченных субъектов. Юридические факты-основания, отражающие неплатежеспособность кредитной организации, как элементы юридического состава возникновения правоотношения финансового оздоровления кредитной организации. В юридической доктрине справедливо отмечается, что «меры по финансовому оздоровлению кредитной организации применяются с момента выявления признаков “проблемности” кредитной организации и до начала процедур несостоятельности (банкротства)» [1].

Не вызывает сомнений тезис о том, что восстановление платежеспособности — это не устранение признаков банкротства, а устранение признаков предбанкротного состояния кредитной организации, т.е. именно оснований для применения мер по предупреждению банкротства кредитной организации [2].

В качестве оснований для осуществления мер по предупреждению банкротства кредитной организации Федеральный закон «О несостоятельности (банкротстве)» в ст. 189.10 называет следующие:

1) кредитная организация не удовлетворяет неоднократно на протяжении последних шести месяцев требования кредиторов (кредитора) по денежным обязательствам (обязательству) и (или) не исполняет обязанность по уплате обязательных платежей в срок до трех дней со дня наступления даты их исполнения в связи с отсутствием или недостаточностью денежных средств на корреспондентских счетах кредитной организации;

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

2) кредитная организация не удовлетворяет требования кредиторов (кредитора) по денежным обязательствам (обязательству) и (или) не исполняет обязанность по уплате обязательных платежей в сроки, превышающие три дня с момента наступления даты их удовлетворения и (или) даты их исполнения, в связи с отсутствием или недостаточностью денежных средств на корреспондентских счетах кредитной организации;

3) кредитная организация допускает абсолютное снижение величины собственных средств (капитала) по сравнению с их максимальной величиной, достигнутой за последние двенадцать месяцев, более чем на двадцать процентов при одновременном нарушении одного из обязательных нормативов, установленных Банком России;

4) кредитная организация нарушает любой из нормативов достаточности собственных средств (капитала) банка, установленный Банком России.

5) кредитная организация нарушает норматив текущей ликвидности кредитной организации, установленный Банком России, в течение последнего месяца более чем на десять процентов;

6) кредитная организация допускает уменьшение величины собственных средств (капитала) по итогам отчетного месяца до уровня ниже размера уставного капитала, определенного учредительными документами кредитной организации, зарегистрированными в порядке, установленном федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними нормативными актами Банка России. В случае возникновения указанного основания в течение первых двух лет со дня выдачи лицензии на осуществление банковских операций к кредитной организации не применяются меры по предупреждению банкротства.

Очевидно, что система оснований для применения мер по предупреждению банкротства кредитных организаций в целом и мер по финансовому оздоровлению кредитной организации в частности является центральным звеном всего комплекса предупреждающих банкротство кредитных организаций процедур. В связи с этим представляется целесообразным предпринять попытку классификации указанных оснований, являющихся юридическими фактами, влекущими возникновение правоотношений по финансовому оздоровлению кредитной организации. В юридической литературе справедливо констатируется, что в зависимости от субъекта, инициирующего финансовое оздоровление кредитной организации, такая мера по предупреждению банкротства банков может быть «добровольной» (по инициативе кредитной организации, ее учредителей (участников), членов совета директоров (наблюдательного совета), руководителя кредитной организации) либо «принудительной» (по инициативе Банка России) [3].

И. С. Михайленко предлагает следующее деление оснований для принятия мер по финансовому оздоровлению кредитной организации: «первую группу образуют основания, являющиеся побудительными мотивами к добровольному либо принудительному осуществлению мер по финансовому оздоровлению кредитных организаций; вторая группа представляет собой сочетание экономических и административных оснований для проведения операций по финансовому оздоровлению кредитной организации» [4].

На наш взгляд, в основу классификации оснований для принятия мер по предупреждению банкротства кредитных организаций следует положить отраслевой признак. Отметим, что критерий такой классификации в некоторой степени носит условный характер, однако позволяет дать полную характеристику юридических фактов-оснований для принятия мер по предупреждению банкротства кредитной организации.

Анализ судебной практики в сфере финансового оздоровления таких дел, как: определение Арбитражного суда Хабаровского края по делу от 2 июля 2019 г. по делу № А73-9840/2018; определение Арбитражного суда Саратовской области от 24 июля 2019

г. по делу №А57-24955/2018; определение Арбитражного суда Саратовской области от 28 мая 2019 г. по делу № А57-25883/2017, позволяет сделать следующие выводы:

— решение собрания кредиторов должника, по результатам которого было принято решение о введении в отношении должника финансового оздоровления и об обращении в арбитражный суд с соответствующим ходатайством, может быть оспорено, в связи с чем нет ответа на вопрос о том, должен ли суд отложить судебное заседание, либо считать решение собрания непринятым, либо учитывать это решение независимо от его оспаривания;

— в случае отмены вышестоящей инстанцией определения суда о введении финансового оздоровления нет ответа на вопрос о том, какая процедура должна быть введена, особенно если сроки наблюдения исчерпаны;

— при наличии противоречий между планом финансового оздоровления и графика погашения задолженности нет ответа на вопрос об особенностях оспаривания в ситуациях, когда имело место исполнение конкретного пункта плана или графика (особенно в случае появления добросовестного приобретателя);

— в случае наличия в составе имущества должника дебиторской задолженности (в том числе значительно превышающей размер требований реестровых кредиторов и/или вообще всех кредиторов), нет ответа на вопрос о порядке оценки данной задолженности, с учетом колебания стоимости активов и иных обстоятельств;

— в ситуациях, когда с должником заключены государственные, муниципальные или внешнеторговые контракты, предоставляющие ему систематический объем выручки в будущем, нет ответа на вопрос о том, насколько эта потенциальная выручка должна учитываться для целей финансового оздоровления, с учетом риска отказа от исполнения сделок или их недействительности;

— в случаях, когда для цели введения финансового оздоровления было предоставлено обеспечение, однако его размер не коррелирует с размером реестра требований кредиторов, нет ответа на ряд вопросов о порядке реализации требований к субъекту, предоставившему обеспечение, и о конкуренции между требованиями реестровыми и графиковыми;

— в ситуациях, когда финансовое оздоровление было введено с учетом анализа финансового состояния должника, проведенного временным управляющим, сделавшим вывод о возможности восстановления платежеспособности должника в ходе финансового оздоровления, нет ответа на вопрос о последствиях признания ошибочными выводов такого анализа, а также о наличии/отсутствии необходимости проведения анализа по тем же параметрам на стадии финансового оздоровления;

Итак, с учетом вышеизложенного представляется возможным сделать следующий вывод: элементами юридического состава, лежащего в основе возникновения правоотношений по финансовому оздоровлению кредитных организаций, выступают основания, отражающие неплатежеспособность кредитной организации, и решения уполномоченных субъектов (кредитной организации; учредителей (участников) кредитной организации; членов совета директоров (наблюдательного совета); руководителя кредитной организации; Банка России).

В основе прекращения правоотношений по финансовому оздоровлению кредитной организации в зависимости от последствий такого оздоровления могут быть:

1) в случае восстановления платежеспособности кредитной организации — отрицательные юридические факты (отсутствие оснований для принятия мер предупреждения банкротства);

2) в случае не восстановления платежеспособности кредитной организации в результате ее финансового оздоровления — положительные юридические факты (назначение временной администрации; реорганизация; решение о признании банкротом и об открытии конкурсного производства; назначение ликвидатора).

#### **Список источников**

1. Комаров, В. С. Гражданско-правовые средства предупреждения несостоятельности (банкротства) кредитных организаций : дис. ... канд. юрид. наук. — Коломна, 2022.
2. Сингур, О. И. Правовые аспекты восстановления платежеспособности кредитных организаций : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2021.
3. Логачев, О. Е. Правовые проблемы банкротства кредитных организаций : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2022.
4. Михайленко, И. С. Правовые проблемы предупреждения банкротства кредитных организаций : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2021.

**Сяткина В. Н.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Антикоррупционная экспертиза правовых актов и их проектов как одно из направлений реализации государственной политики в области противодействия коррупции**

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются особенности антикоррупционной экспертизы правовых актов и проектов как основного направления реализации государственной политики в области противодействия коррупции. По результатам исследования, разработаны направления реализации государственной политики в области противодействия коррупции и предложены ряд мероприятий.

**Ключевые слова:** коррупция; антикоррупционная политика; борьба с коррупцией; антикоррупционная экспертиза.

---

Актуальность исследования вопросов противодействия коррупции обосновано тем, что коррупция является острой социальной проблемой современного общества, которая требует незамедлительного решения.

Вопросы антикоррупционной экспертизы правовых актов и их проектов рассматривались в работах таких авторов, как (О. С. Поддубной, Н. В. Хлоновой, Ю. С. Степановой, Е. Ф. Усмановой, Я. Р. Стенюшкиной и др.).

В целях борьбы с коррупцией в системе государственной службы проводится антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов и их проектов.

Антикоррупционная экспертиза правовых актов и их проектов, как мера по профилактике коррупции, закреплена на законодательном уровне в Федеральном законе от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции». В целях обеспечения наибольшей эффективности данного института, необходимо постоянное его совершенствование.

Федеральный закон от 17 июля 2009 г. № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов» в ст. 3 конкретизирует, какие категории субъектов обязаны проводить антикоррупционную экспертизу. Данная обязанность налагается на определенные государственные органы и должностных лиц, и ее выполнение также подкрепляется рядом других нормативных правовых актов, которые регламентируют их деятельность. Такое законодательство играет важную роль в усилении контроля за законодательным процессом, направленном на предотвращение коррупции.

Несмотря на наличие нормативного акта, регламентирующего особенности проведения антикоррупционной экспертизы, он не содержит легальное определение данной процедуры. В научной литературе сложились разные мнения на данное понятие.

Антикоррупционная экспертиза представляет собой вид деятельности, которая осуществляется компетентными и уполномоченными органами, а также физическими и юридическими лицами. Данная деятельность охватывает анализ нормативных правовых актов и проектов документов в целях выявления элементов, способствующих коррупции, или так называемых коррупциогенных факторов. В процессе антикоррупционной экспертизы правовых актов и их проектов формируются заключения или другие виды документов, которые требуют определенных специальных знаний, умений и навыков в сфере правового регулирования антикоррупционных мер. Такие до-

---

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

кументы служат основанием для принятия решений, направленных на предотвращение коррупции и устранение условий, способствующих ее развитию.

Антикоррупционная экспертиза правовых актов и их проектов должна восприниматься не только как механизм для обнаружения коррупциогенных факторов. Такая экспертиза также играет значительную роль как дополнительный инструмент, способствующий улучшению качества и повышению эффективности нормативных правовых актов. В рамках экспертизы проводится тщательный анализ законодательства, что позволяет не только выявлять и устранять правовые пробелы, которые могут способствовать коррупционным действиям, но и значительно повышать общую прозрачность и надежность правовой системы, что в целом ведет к совершенствованию законодательства.

Разные авторы по-разному определяют изучаемое понятие: одни видят в ней деятельность компетентных органов, другие рассматривают ее как вид криминологической экспертизы, третьи — как исследование, которое проводится лицом, обладающим специальными знаниями. Четвертые авторы считают экспертизу показателем качества нормативного правового акта.

Такое многообразие мнений вполне объяснимо. Прежде всего, само понятие «экспертиза» является весьма широким и охватывает множество различных аспектов. В связи с этим, неудивительно, что этот аспект затрагивает и антикоррупционную экспертизу.

Решением данной недоработки и споров в научных кругах, может стать разработка легального определения «антикоррупционной экспертизы» в законе.

Основная идея рассматриваемого инструмента борьбы с коррупцией заключается в том, что каждый нормативный правовой акт, принимаемый на уровне государственного или муниципального управления, а также все проекты таких актов, должны неизбежно проходить антикоррупционную экспертизу. В рамках данной процедуры эксперты анализируют документ на предмет наличия так называемых «коррупциогенных факторов», т.е. ошибок, упущений, несоответствий и других элементов, которые могут облегчить совершение коррупционных действий со стороны должностных лиц или других заинтересованных сторон.

Статья 3 Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 172-ФЗ указывает на список уполномоченных учреждений, ответственных за проведение антикоррупционной экспертизы. К ним относятся органы прокуратуры РФ, федеральные органы исполнительной власти в сфере юстиции, а также другие учреждения, их должностные лица в соответствии с регламентом, установленным данным федеральным законом. Данный перечень дополняют нормативные правовые акты соответствующих федеральных исполнительных органов, государственных органов, учреждений, органов власти субъектов РФ и органов местного самоуправления, все они следуют методике, определенной Правительством РФ.

В соответствии с ч. 1 ст. 5 Закона организации гражданского общества и отдельные граждане обладают правом на проведение независимой антикоррупционной экспертизы. Данное право осуществляется в порядке, определенном нормативными правовыми актами РФ, и финансируется за счет собственных средств заинтересованных лиц. Примерами нормативных документов, которые также регламентируют процесс и методологию проведения такой экспертизы, являются Правила проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, а также Методика проведения антикоррупционной экспертизы, которые утверждены постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2010 г. № 96.

Приказом Минюста России от 29 марта 2019 г. № 57 утвержден Административный регламент. Данный документ определяет механизм предоставления государственной услуги, заключающейся в аккредитации как юридических, так и физических лиц, стре-

мящихся получить статус независимых экспертов в сфере антикоррупционной экспертизы. Регламент устанавливает четкие процедуры и критерии, которые должны быть выполнены кандидатами для успешного прохождения аккредитации и получения права на выполнение независимой экспертной деятельности в антикоррупционной экспертизе правовых актов и их проектов.

В дополнение к отсутствию официально принятого определения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и их проектов, встречается также проблема регулирования видов ответственности. На текущий момент законодательство, которое касается антикоррупционной экспертизы, не содержит четких положений, которые бы регулировали ответственность за проведение экспертизы недобросовестно, нечестно или несправедливо.

Аналогично, отсутствуют правовые нормы, устанавливающие ответственность за подготовку некачественных проектов нормативных правовых актов, которые нарушают нормы права и проходят экспертизу. Представленные пробелы в законодательстве создают сложности в обеспечении эффективности и справедливости процесса антикоррупционной экспертизы.

В целях совершенствования данного направления можно предложить следующие меры:

- определить статус независимых экспертов, которые уполномочены проводить антикоррупционную экспертизу на законодательном уровне;
- нормативно закрепить перечень факторов, при наличии которых эксперту может быть заявлен отвод из-за обоснованного недоверия к его объективности;
- ввести юридическую ответственность на уровне различных отраслей права (дисциплинарного, административного, уголовного) за проведение
- антикоррупционной экспертизы с нарушением законодательства. Например, предусмотреть ответственность за случаи, когда эксперт имеет личную заинтересованность в исходе экспертизы, имеет родственные или близкие отношения с инициаторами проекта нормативного правового акта или, когда на результат антикоррупционной экспертизы оказывают влияние другие ненадлежащие внешние или внутренние факторы.

Таким образом, внедрение предложенных мер позволит повысить качество и объективность антикоррупционных экспертиз правовых актов и проектов, а также укрепить доверие к их результатам.

**Туник Е. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Роль судебной системы в защите прав потребителей: анализ эффективности судебных процессов**

**Аннотация.** Защита прав потребителей является одной из основных задач государства, и судебная система играет ключевую роль в этом процессе, предоставляя платформу для обращения потребителей за возмещением ущерба в случае нарушения их прав. Законом РФ «О защите прав потребителей» установлены основные принципы и механизмы защиты прав потребителей, и судебная система является одним из основных инструментов реализации этих принципов. Поэтому эффективность судебных процессов в защите прав потребителей является важным аспектом обеспечения справедливого обращения с потребителями и ответственного поведения бизнеса. В данной статье будет проведен анализ эффективности судебных процессов в защите прав потребителей и определена роль судебной системы в этом процессе.

**Ключевые слова:** защита прав потребителей; судебная система; судебный процесс; споры потребителей; альтернативное разрешение споров; доступ к правосудию.

---

В современной экономике, ориентированной на потребителя, защита прав потребителей имеет первостепенное значение. Потребители имеют право ожидать, что продукты и услуги, которые они покупают, безопасны, качественны и отвечают их потребностям. Однако, в реальности, потребители часто находятся в зависимости от бизнеса, который ставит в приоритет прибыль над благополучием потребителя. Поэтому судебная система вступает в действие для обеспечения защиты от недобросовестных бизнес-практик и гарантирования справедливого обращения с потребителями.

Судебная система играет ключевую роль в защите прав потребителей, предоставляя платформу для обращения потребителей за возмещением ущерба в случае нарушения их прав. Однако эффективность судебных процессов в защите прав потребителей является важным аспектом обеспечения справедливого обращения с потребителями и ответственного поведения бизнеса.

Основной целью создания Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» была защита интересов отдельного потребителя, который часто находится в неравных условиях с производителями и поставщиками товаров, работ и услуг. Последние имеют преимущество в виде опыта предпринимательской деятельности и детального понимания предлагаемых ими товаров и услуг [2]. Кроме того, они имеют материальные ресурсы для защиты своих интересов в случае спора. Именно поэтому потребитель имеет право обратиться в суд за защитой своих прав в случае отказа продавца от добровольного удовлетворения требований [1].

В соответствии с российским законодательством, любое заинтересованное лицо вправе обратиться в суд в установленном порядке для защиты нарушенных или оспариваемых прав, свобод или охраняемых законом интересов. Суд примет гражданский иск по заявлению заинтересованного лица на защиту своих прав, свобод и интересов, а в предусмотренном законом случае по требованию лица на защиту прав, свобод и интересов других людей.

Так, согласно Закону РФ «О защите прав потребителей», «потребитель» определяется как физическое лицо, которое приобретает товары, работы или услуги для личных,

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская.**

семейных, домашних или иных целей, не связанных с предпринимательской деятельностью.

Иски о защите прав потребителей имеют альтернативную подсудность, что означает, что потребитель свободен в выборе суда для подачи иска. Таким образом, иски о защите прав потребителей могут быть предъявлены в суд: по месту жительства или пребывания истца; по месту нахождения продавца (юридический адрес); по месту заключения договора или месту исполнения договора.

Одной из основных проблем судебной защиты прав потребителя является длительность рассмотрения дела. В некоторых случаях, рассмотрение даже несложного иска о защите прав потребителей может затянуться на несколько месяцев или даже лет. Хотя это может быть фрустрирующим для потребителей, есть некоторые положительные стороны — например, неустойка продолжает накапливаться. Однако, даже это преимущество может быть уменьшено, если суды решат снизить размер неустойки до минимума, даже без явки ответчика или заявления о снижении неустойки [4].

В соответствии с законодательством РФ, в частности, ст. 333 Гражданского кодекса РФ, суды могут уменьшать размер неустойки в исключительных случаях, если ответчик подает заявление с обязательным указанием мотивов, почему уменьшение размера неустойки является допустимым. Как потребитель, вы имеете право требовать ряда возмещений, и судебная защита может помочь вам добиться справедливости.

Законодательство РФ предусматривает различные механизмы защиты прав потребителей, включая возмещение ущерба, компенсацию морального вреда, взыскание неустойки и штрафа, а также компенсацию при обнаружении недостатков или нарушении сроков выполнения работ и услуг. Для удовлетворения компенсации морального вреда потребитель должен доказать факт нарушения своих прав. Размер компенсации морального вреда определяется судом, учитывая характер причиненных нравственных страданий, степень вины причинителя вреда и требования разумности и справедливости [3].

Определение размера компенсации морального вреда является одной из основных проблем института морального вреда. Это может привести к повышению степени судебного усмотрения и, как следствие, к абсолютно разным суммам компенсации в идентичных случаях. В случае удовлетворения требований потребителя суд может также взыскать с противной стороны штраф в размере 50% от удовлетворенной суммы. К сожалению, суды не всегда назначают штрафы, часто обосновывая это тем, что потребитель не направлял досудебную претензию ответчику.

В дополнение к судебной защите, потребители могут обратиться в специальные общественные организации, которые занимаются контролем за соблюдением прав граждан. Согласно Закону РФ «О защите прав потребителей» эти организации имеют право участвовать в разработке требований к товарам, проводить экспертизу качества товаров, распространять информацию о правах потребителей и выполнять другие функции. Это альтернативный путь защиты и восстановления прав потребителей, который может помочь им добиться справедливости и защиты своих интересов.

Однако, реалии судебной практики показывают, что защита прав потребителей не всегда является однозначной задачей. В некоторых случаях, когда потребителям предоставляются дополнительные привилегии, это может привести к злоупотреблению этими привилегиями. Таким образом, возникает вопрос о необходимости баланса между защитой прав потребителей и предотвращением злоупотребления этими правами.

Злоупотребление правом в сфере защиты прав потребителей является серьезной проблемой, которая может иметь негативные последствия для потребителей и производителей товаров и услуг. В Российской Федерации законодательство прямо запрещает злоупотребление правом в любых формах [5].

Согласно российскому законодательству, в частности, п. 3 ст. 10 ГК РФ, любые действия, направленные на причинение вреда другим лицам, а также злоупотребление правом в любых формах, прямо запрещены. Верховный Суд РФ в определении по делу от 3 февраля 2015 г. № 32-КГ14-17 разъяснил, что злоупотребление правом имеет место, когда субъект действует вопреки норме, предоставляющей ему соответствующее право, и не учитывает интересы общества и государства.

В случае с потребителем-экстремистом, его поведение направлено не только на защиту своих нарушенных прав, но и на то, чтобы предприниматель не смог выполнить свои обязательства. Таким образом, потребитель-экстремист сознательно создает условия для нарушения своих прав, предусмотренных Законом о защите прав потребителей, что квалифицируется как злоупотребление правом.

Одно из наиболее влиятельных мнений в этом вопросе принадлежит профессору М. М. Агаркову, которое было опубликовано еще в середине прошлого века, но остается актуальным и сегодня. Он, ссылаясь на известное высказывание французского цивилиста Планиоля, утверждал, что «реализация права не может быть противоправной и, соответственно, злоупотреблением. Те действия, которые обычно называют злоупотреблением правом, на самом деле совершены за пределами права. Когда лицо совершает такие действия, оно переходит за границу своих прав.»

Среди предпочтительных способов злоупотребления можно выделить инициирование судебных споров, связанных с взысканием денежных средств. В частности, при предъявлении имущественных требований в судебном порядке характерной чертой является неадекватное соотношение основной суммы иска и расходов, предъявляемых к возмещению. Например, если потребитель обращается за помощью в общественную организацию, то сумма иска может включать в себя стоимость приобретенного товара, расходы на проведение экспертизы, юридические услуги, возмещение морального вреда и штраф за добровольное неисполнение требований потребителя. В результате, возможна ситуация, когда при основной сумме иска в 100 руб. суммарный размер возмещения может составить около 5000 руб., что является явным примером злоупотребления правом.

При рассмотрении споров судебный отказ на основании ст. 10 ГК РФ в защите права со стороны суда возможен только в тех случаях, когда материалы дела свидетельствуют о совершении гражданином или юридическим лицом действий, которые могут быть квалифицированы как злоупотребление правом. В частности, это касается действий, направленных на причинение вреда другим лицам. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 1 июля 1996 г. «О некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» подчеркивается важность указания в мотивировочной части соответствующего судебного решения на основания квалификации действий одной из сторон как злоупотребления правом. Это необходимо для обеспечения прозрачности и обоснованности судебного решения.

При рассмотрении гражданских дел судебная власть играет ключевую роль в определении приоритета прав одной из сторон. Фактически, судебное решение отвергает или признает права другой стороны. В правоприменительной практике суды часто сталкиваются с ситуацией, когда потребитель злоупотребляет своими правами, и суд должен принимать решение, которое будет защищать права другой стороны.

Даже когда суд не поддерживает одну из сторон, а вместо этого имеет свой собственный взгляд на юридическое обоснование существующих правоотношений, в конечном итоге он все равно выносит решение по существу дела, удовлетворяя или отвергая иск. При этом суд неизбежно защищает права одной стороны, а отказывает в защите прав другой стороны.

Судебная система играет важную роль в защите прав потребителей, но она не всегда эффективна в этом. Судебная система должна защищать права потребителей, но она может сталкиваться с рядом проблем. Несмотря на них, судебная система остается важным инструментом для защиты прав потребителей. Она должна обеспечивать доступность информации для потребителей, бороться с злоупотреблениями правом, обеспечивать быстрое и эффективное рассмотрение споров и гарантировать независимость и беспристрастность судей.

В целом, роль судебной системы в защите прав потребителей является двойственной: с одной стороны, она должна защищать права потребителей, а с другой стороны, она может сталкиваться с проблемами, которые могут нарушать эти права. Поэтому необходимо постоянно работать над улучшением судебной системы, чтобы она могла более эффективно защищать права потребителей.

#### **Список источников**

1. Гафарова, Г. Р. Защита прав потребителей: учебное пособие / под редакцией З. М. Фаткудинова. — Москва : Юстицинформ, 2018.
2. Кусков, А. С. Потребительское право. Практикум : учебное пособие для вузов / А. С. Кусков, И. С. Иванов. — Москва : Издательство Юрайт, 2024.
3. Шувалова, И. А. Защита прав потребителей : учебное пособие / И. А. Шувалова. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва : ИНФРА-М, 2022.
4. Степанова, Е. Е. Проблемы защиты прав потребителей (по материалам судебной практики мировых судей Санкт-Петербурга и Ленинградской области) : учебное пособие / Е. Е. Степанова. — Санкт-Петербург : Гамма, 2023.
5. Радченко, С. Д. Злоупотребление правом в гражданском праве. — Москва : Волтерс Клувер, 2017.

**Турищев И. П.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Правонарушения на морском транспорте и ответственность за их совершение**

**Аннотация.** В современном динамично меняющемся законодательстве в сфере транспорта исследование проблем отнесения правонарушений к транспортной области, их квалификация, разграничение между административными проступками и уголовными преступлениями является актуальной задачей, так как процесс единообразного подхода к толкованию административного и уголовного законодательства весьма сложен. В статье исследуется проблема отнесения нарушения норм и правил к правонарушениям на транспорте, то, что правонарушение не обязательно привязано к транспортному средству и не обязательно совершается сотрудниками транспортного предприятия, оцениваются критерии отнесения правонарушений либо к административным проступкам, либо к уголовным преступлениям. Автором исследованы федеральные законы и другие нормативные правовые акты с целью изучения ответственности, которую будут нести нарушители законодательства в области транспорта.

**Ключевые слова:** морской транспорт; безопасность плавания; правонарушения на морском транспорте; нарушение требований безопасности.

---

Морской транспорт является наиболее рискованным транспортом. Это объясняется количеством перевозимых грузов, характером этих грузов, гидрометеороусловиями во время рейса, стесненными условиями плавания, человеческим фактором и некоторыми другими факторами.

Не вызывает удивления тот факт, что для обеспечения безопасности плавания как в порту, так и за границами порта, безопасной перевозки грузов, пассажиров создаются определенные правила и положения, которые утверждаются Правительством РФ и/или федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, а конкретно Минтрансом России. Нарушение этих правил будет являться правонарушением, за что соответственно предусмотрена ответственность.

Правонарушения на морском транспорте можно классифицировать как административные проступки, так и преступления. Законодательно эти правонарушения также подразделяются на уголовные преступления и на административные проступки.

Так, в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях главой 11 предусматривается ответственность за правонарушения в сфере транспорта. Выделение целой главы говорит об особом внимании к правонарушениям на транспорте. Это связано с большим количеством людей, участвующих в транспортном процессе и то, что значительные материальные ценности задействованы на транспорте. Статьями этой главы предусмотрена ответственность за нарушение правил плавания, за нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления, за управление судном в стадии опьянения, за нарушение правил перевозки пассажиров, за нарушение требований транспортной безопасности, за нарушения в области противопожарной безопасности, за нарушения организация транспортного обслуживания населения без создания условий доступности для инвалидов, за несоблюдение перевозчиком требований законодательства РФ об обязатель-

---

\* Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев.**

ном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и за некоторые другие правонарушения.

Надо так же отметить двойственную природу нарушений на транспорте, которая обеспечена их субъектным составом. С одной стороны нарушителем может выступать представитель или работник транспортной компании, а с другой стороны субъект правонарушения наносит вред транспортному предприятию, нарушая правила поведения на транспорте, требования транспортной безопасности и т.п., за что также предусмотрена административная ответственность.

Надо отметить, что ответственность за правонарушения на транспорте может быть предусмотрена не только главой 11 КоАП РФ, а также другими главами. На пример на морском транспорте предусмотрено лицензирование четырех видов деятельности. Это:

- перевозка пассажиров морским и внутренним водным транспортом;
- деятельность по перевозке внутренним водным, морским транспортом опасных грузов;
- погрузо-разгрузочная деятельность в отношении опасных грузов на внутреннем водном транспорте, в морских портах;
- деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

За нарушения требований при осуществлении лицензируемого вида деятельности КоАП РФ предусмотрена ответственность

- за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии;
- осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией;
- осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с грубым нарушением условий, предусмотренных лицензией;
- за повторное осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии;

Грубые нарушения по каждому виду лицензии перечислены в положениях о лицензировании. К ним относятся:

- отсутствие у лицензиата на праве собственности или на ином законном основании судов, предназначенных:
  - для перевозки опасных грузов;
  - для перевозки пассажиров;
  - предназначенных для буксировок;
- соответствующих требованиям Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620 (в случае если указанные требования применяются к таким судам);
- отсутствие у лицензиата системы управления безопасной эксплуатацией судов в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения и Международным кодексом по охране судов и портовых средств (для судов, к которым применяются требования соответствующего Международного кодекса);
- отсутствие у лицензиата договоров страхования жизни и здоровья членов экипажей судов при исполнении ими служебных обязанностей в соответствии с п. 2 ст. 60 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации;

Надо отметить, что нарушения условий, предусмотренных лицензией, будут считаться грубыми, если они повлекли за собой последствия, установленные ч. 10 ст. 19.2 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», а именно:

1) возникновение угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, а также угрозы чрезвычайных ситуаций техногенного характера;

2) человеческие жертвы или причинение тяжкого вреда здоровью граждан, причинение средней тяжести вреда здоровью двух и более граждан, причинение вреда животным, растениям, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, возникновение чрезвычайных ситуаций техногенного характера, нанесение ущерба правам, законным интересам граждан, обороне страны и безопасности государства.

Как уже говорилось выше, что правонарушения законодательно подразделяются на административные проступки и на уголовные преступления. Уровень общественной безопасности будет являться критерием, определяющим отношение правонарушения на транспорте к административному проступку или к уголовному преступлению.

Так при оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности, может наступить ответственность как административная, так и уголовная. Критерием будет выступать реальность угрозы жизни, здоровью человека при оказании услуг, в нашем случае транспортных.

Так же в некоторых случаях критерием выступает доход, полученный при осуществлении предпринимательской деятельности без лицензии. В одном случае если осуществляемая деятельность не связана с извлечением, то ответственность наступает по ст. 19.20 КоАП РФ. Если в случае осуществления деятельности с извлечением прибыли причиненный ущерб гражданам, организациям или государству будет не крупным, то предприниматель будет нести административную ответственность, а если более, то наступает уголовная ответственность.

Нарушение требований в области требований транспортной безопасности может являться административным правонарушением, а может быть уголовным преступлением. Тут критерием так же выступает реальность угрозы причинения или причинение вреда жизни, здоровью человека или наличие крупного ущерба.

К нарушениям на транспорте можно так же отнести нарушения против общественного порядка, к которым будет относиться три вида правонарушений предусмотренные главой 20 КоАП РФ, а именно:

— появление в общественных местах в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

— мелкое хулиганство, что при определенных условиях может перерасти в уголовное преступление;

— распитие алкогольной продукции либо употребление психотропных веществ или наркотических средств в общественных местах.

К общественным местам будут относиться объекты транспортной инфраструктуры: вокзалы, аэровокзальные комплексы, аэродромы и т.п.

Подводя итог надо сказать, что взаимоотношения участников транспортных процессов, таких как перевозка грузов, пассажиров, багажа, плавание в портах, в открытом море и других, регулирует транспортное право, за нарушение, которого предусмотрена как административная или уголовная ответственность. Но ответственность за правонарушения не ограничивается только транспортными процессами, а также предусмотрена ответственность за различные нарушения против общественного порядка на объектах транспортной инфраструктуры.

**Чекмарева С. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Основные проблемы нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости и пути их совершенствования**

**Аннотация.** В статье рассматриваются основные проблемы нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости в Российской Федерации. Анализируются текущие недостатки законодательной базы, правоприменительной практики и административных процедур, а также предлагаются пути их совершенствования. Особое внимание уделяется улучшению законодательства, внедрению цифровых технологий и повышению квалификации специалистов.

**Ключевые слова:** нормативно-правовое регулирование; договор купли-продажи недвижимости; правоприменительная практика; административные барьеры.

---

Обоснование выбора темы обусловлено значимостью договора купли-продажи недвижимости как одного из ключевых видов гражданско-правовых сделок. Недвижимость является важным элементом экономической системы, а ее приобретение и продажа напрямую затрагивают интересы граждан и юридических лиц. В связи с этим, эффективное нормативно-правовое регулирование данных отношений является необходимым условием для обеспечения стабильности и предсказуемости правоприменительной практики.

Актуальность темы заключается в том, что несмотря на значительное количество правовых актов, регулирующих договорные отношения по купле-продаже недвижимости, существует множество проблем, связанных с их применением. Пробелы и противоречия в законодательстве, сложности правоприменительной практики и административные барьеры создают препятствия для эффективного исполнения договоров и защиты прав участников сделок. Эти проблемы требуют комплексного подхода к их решению, что делает данную тему актуальной и важной для исследования.

Цель статьи — выявление основных проблем нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости в Российской Федерации и разработка предложений по их совершенствованию.

### **Проблемы нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости в России**

Современная правовая база, регулирующая договорные отношения по купле-продаже недвижимости в Российской Федерации, сталкивается с многочисленными недостатками. Одним из основных нормативных актов в этой области является Гражданский кодекс РФ, особенно глава 30, регулирующая куплю-продажу. Однако, несмотря на значительное количество положений, существует ряд пробелов и противоречий, которые приводят к правовой неопределенности. Например, ст. 551 ГК РФ устанавливает обязательность государственной регистрации перехода права собственности на недвижимость, что часто приводит к задержкам из-за сложных процедур и необходимости предоставления большого количества документов. Различные подходы судов к толкованию одних и тех же норм закона часто приводят к непредсказуемым судебным решениям. Например, постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23 июня 2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» разъясняет вопросы, связанные с применением

---

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

законодательства о купле-продаже недвижимости, но его толкование не всегда является единообразным, что создает дополнительную правовую неопределенность.

Административные барьеры значительно затрудняют процесс купли-продажи недвижимости. Одним из основных препятствий является необходимость регистрации сделок в Росреестре. Федеральный закон «О государственной регистрации недвижимости» устанавливает правила регистрации сделок, но процесс часто сопровождается бюрократическими задержками и высокими транзакционными издержками. Например, задержки могут возникать из-за необходимости представления дополнительных документов или проверки правового статуса объекта недвижимости.

### **Пути совершенствования нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости**

Для совершенствования нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости в России необходимо предпринять несколько ключевых шагов. Во-первых, важно улучшить законодательство и правоприменительную практику. Внесение изменений в ГК РФ, в частности в главы, касающиеся купли-продажи недвижимости, позволит устранить пробелы и противоречия, которые часто приводят к правовой неопределенности и различным трактовкам. Введение более четких и конкретных норм, а также разработка единых стандартов правоприменения, поможет снизить риски и увеличить предсказуемость судебных решений. Например, совершенствование ст. 551 ГК РФ, касающейся обязательной государственной регистрации перехода права собственности, может значительно упростить процедуру и уменьшить задержки, связанные с регистрацией сделок.

Электронные платформы для регистрации сделок и введение электронного документооборота могут значительно ускорить процесс оформления договоров купли-продажи недвижимости. Использование блокчейн-технологий для обеспечения безопасности сделок и предотвращения мошенничества также является перспективным направлением. Например, внедрение системы электронных нотариусов, как это практикуется в некоторых странах, может значительно упростить процесс удостоверения сделок и повысить их прозрачность.

Третьим важным аспектом является повышение квалификации юристов и государственных служащих, участвующих в процессе оформления и регистрации сделок с недвижимостью. Организация регулярных обучающих программ, разработка методических материалов и внедрение системы сертификации профессиональных компетенций помогут повысить уровень знаний и навыков специалистов. Это, в свою очередь, позволит сократить количество ошибок и повысить эффективность правоприменения. Например, обучение специалистов работе с новыми цифровыми инструментами и технологиями, такими как электронные платформы регистрации, будет способствовать более быстрому и качественному оформлению сделок.

Эти меры в совокупности позволят существенно улучшить нормативно-правовое регулирование договорных отношений по купле-продаже недвижимости в России, сделав этот процесс более прозрачным, эффективным и безопасным для всех участников рынка.

В результате проведенного исследования были выявлены основные проблемы нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости в Российской Федерации. Эти проблемы включают в себя недостатки в законодательстве, сложности правоприменительной практики и административные барьеры. Пробелы и противоречия в правовых нормах создают правовую неопределенность, что затрудняет защиту прав участников сделок. Различные подходы судов к толкованию норм закона и непредсказуемость судебных решений увеличивают правовые риски. Бюрократические процедуры и задержки в регистрации сделок повышают транзакционные издержки и снижают эффективность рынка недвижимости.

Эффективное регулирование договорных отношений по купле-продаже недвижимости является необходимым условием для обеспечения стабильности и предсказуемости правоприменительной практики. Это, в свою очередь, способствует укреплению экономической стабильности, защите прав участников рынка недвижимости и повышению привлекательности инвестиций в недвижимость. Введение цифровых технологий, улучшение законодательства и повышение квалификации специалистов являются ключевыми шагами на пути к решению выявленных проблем.

Итоговый вывод заключается в том, что совершенствование нормативно-правового регулирования договорных отношений по купле-продаже недвижимости требует комплексного подхода. Необходимо устранить пробелы и противоречия в законодательстве, упростить административные процедуры и стандартизировать судебную практику. Внедрение современных цифровых технологий и повышение квалификации специалистов помогут повысить эффективность и прозрачность сделок, что в конечном итоге укрепит доверие к рынку недвижимости и будет способствовать его развитию.

**Чуприн С. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Особенности получения коммерческой лицензии для яхт валовой вместимостью свыше 500 тонн**

**Аннотация.** Чтобы прогулочная яхта могла легально участвовать в коммерческой деятельности и классифицироваться как коммерческая яхта, управляющей компании и прогулочной яхте необходимо пройти сюрвей и получить сертификацию в соответствии с многочисленными международными и национальными нормативами. Эти нормативы охватывают широкий спектр аспектов, связанных с безопасностью, охраной, защитой окружающей среды. Применимость данных требований зависит от длины яхты, ее тоннажа, числа экипажа и пассажиров на борту, флага, а так же района плавания. Основная часть стандартов разработана Международной морской организацией, которая является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций. В организации участвуют 170 государств-членов и три ассоциированных члена, что делает ее главным органом, ответственным за установление технических стандартов и правовых норм, касающихся безопасности на море и предотвращения загрязнения с судов. Прогулочная яхта — яхта с наибольшей длиной 24 м и более, которые используются для спорта или развлечений, не перевозит грузы и более 12 пассажиров. Коммерческая яхта — яхта с наибольшей длиной 24 м и более, которая используется в коммерческих целях для спорта или развлечений, не перевозит грузы и более 12 пассажиров. Пассажирская яхта — яхта с любой наибольшей длиной и более, которая используется в личных или коммерческих целях, перевозит от 12 до 36 пассажиров и не перевозит грузы.

**Ключевые слова:** коммерческая яхта; прогулочная яхта; пассажирская яхта; Международная морская организация; *REG Yacht Code*; пассажиры (гости); чартер; коммерческая лицензия.

Прогулочная яхта (англ. *pleasure yacht*) не является коммерческим активом, а это, в свою очередь, не позволяет сдавать ее в чартер и/или использовать для получения какой-либо прибыли, то есть отдых пассажиров (гостей) на яхте проходит безвозмездно. Однако, при желании заработать или компенсировать часть расходов можно перевести плавсредство в коммерческую эксплуатацию, если она соответствует техническим требованиям. Как правило серийные яхты выпускаются в базовой комплектации в соответствии с требованиями для коммерческой работы, это позволяет перепродать ее в дальнейшем на более выгодных условиях или использовать для извлечения прибыли. Пассажирские яхты (*passenger yacht*), априори обязаны иметь коммерческую лицензию, даже если не используются для извлечения прибыли.

Коммерческая регистрация яхты представляет собой официальную процедуру регистрации судна для осуществления коммерческой деятельности, такой как сдача в чартер или получение другого дохода от судна, в отличие от его частного использования в рекреационных целях.

Такая регистрация гарантирует повышенную безопасность и благополучие пассажиров, экипажа и окружающей среды посредством соблюдения более строгих стандартов безопасности и эксплуатации.

---

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

Коммерческая яхта должна соответствовать следующим международным кодексам и конвенциям:

1) Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (англ. *SOLAS*), в ее нынешней структуре, состоит из 12 глав, охватывающих все аспекты судоходства, от строительства и противопожарной защиты до ядерных двигателей, опасных грузов, управления безопасностью и охраны на море. *SOLAS* распространяется на суда международной торговли водоизмещением 500 тонн gross тоннажа и более. В целях регулирования коммерческая яхта считается грузовым судном, например должна соответствовать требованиям по безопасности, спасению, радиосвязи и т.д. на уровне грузового торгового судна. Если яхта сертифицирована для перевозки более 12 пассажиров, независимо от размера, она является пассажирским судном, даже если ее называют яхтой. Между этими двумя типами судов существует явная разница;

2) Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (англ. *ISM code*). Кодекс применяется к коммерческим судам (включая чартерные и зарегистрированные на коммерческой основе яхты водоизмещением 500 gross тонн и более или яхты любого тоннажа, зафрахтованные более чем на 12 пассажиров). Также рекомендуется, чтобы прогулочные суда, в особенности высотой более 24 м использовали SMS. *ISM code* в том числе требует создание и внедрение Системы управления безопасностью. SMS должна соответствовать конкретным потребностям яхты. Для обеспечения наиболее эффективной реализации SMS в Кодексе указано, что судно должно:

- внедрять политику безопасности и охраны окружающей среды;
- устанавливать инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды. Все это в соответствии с применимым международным законодательством и законодательством государства флага;
- определите уровень полномочий и каналы связи между береговым и судовым персоналом;
- установите процедуры для сообщения об авариях и несоответствиях положениям Кодекса *ISM*;
- установите процедуры для подготовки к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них;
- установите процедуры для проведения внутренних аудитов и проверок со стороны руководства;
- процедуры должны быть ограничены только операциями, связанными с безопасностью и предотвращением загрязнения окружающей среды, но при желании система управления безопасностью может охватывать все аспекты эксплуатации яхты;

3) Международный кодекс по охране судов и портовых средств (англ. *ISPS*). Исполнение требований Кодекса обязательно для коммерческих яхт водоизмещением более 500 gross тонн с 2004 г. На прогулочные яхты действия кодекса не распространяются. Целью Кодекса является выявление угроз охраны и принятие мер по предотвращению инцидентов, затрагивающих суда или портовые сооружения;

4) Международная конвенция о грузовой марке (англ. *ICLL*) — в том виде, в каком она используется сегодня на всех коммерческих яхтах длиной 24 метра и более для международной торговли — конвенция запрещает выход в море судна в международный рейс, если оно не было соответствующим образом освидетельствовано, ему не была нанесена грузовая марка и не выдано Международное свидетельство о грузовой марке или, когда необходимо, Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки. В Приложениях к Конвенции устанавливаются правила определения грузовых марок, условия назначения и величины надводного борта, модификации конвенционных требований по зонам, районам и сезонным периодам, а также приводятся формы Международного свидетельства о грузовой марке. В техническом приложении содер-

жится ряд дополнительных мер безопасности, касающихся дверей, разгрузочных отверстий, люков и других элементов. Основная цель этих мер — обеспечить водонепроницаемость корпусов судов ниже палубы надводного борта. Требования к коммерческим яхтам более строгие, чем к прогулочным;

5) Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (англ. *International STCW Convention*). Для работы яхты в чартере, необходимо иметь минимальный состав экипажа и все члены экипажа обязаны иметь весь пакет документов согласно *STCW*. Конвенция закрепляет международные нормы подготовки и дипломирования моряков и несения вахты, и предусматривает положения, обеспечивающие, чтобы моряки на судах были надлежащим образом обучены и подготовлены, имели достаточный опыт, навыки и квалификацию, отвечали требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья и были годны к выполнению своих обязанностей таким образом, который обеспечивает охрану человеческой жизни и сохранность имущества на море, а также защиту морской среды;

6) Конвенция о труде в морском судоходстве (англ. *MLC 2006*). Вступила в силу в августе 2014 г. Этот документ в основном касается защиты прав экипажа во время работы на борту. Прогулочные яхты исполняют только пункт по репатриации экипажа согласно этой конвенции.

В дополнение к международным стандартам, коммерческие яхты должны соответствовать стандартам безопасности и эксплуатации, установленным правительственными учреждениями. Например, Национальные требования Агентство морской и береговой охраны Великобритании (англ. *MCA*) устанавливает правила безопасности и эксплуатации для яхт, зарегистрированных под его флагом (*Red Ensign Group Yacht Code (REG Code): Part A & B Including Corrigenda 1 & 2*). Эти руководящие принципы охватывают различные аспекты, такие как обучение и сертификация экипажа, оборудование и протоколы безопасности, процедуры реагирования на чрезвычайные ситуации и многое другое.

В некоторых случаях государство флага делегирует свои правоприменительные полномочия или их часть Признанной организации (*PO*), чаще всего классификационному обществу. Основными классификационными обществами являются Американское бюро судоходства (*ABS*), Бюро Веритас (*BV*), Норвежский Веритас и Германский Ллойд (*DNV-GL*), Регистр Судоходства Ллойда (*LR*) и Итальянский морской регистр (*RINA*) [<https://www.boatinternational.com/yachts/luxury-yacht-advice/how-to-choose-your-yachts-flag-state-615>]. Существуют также организации, занимающиеся исключительно сертификацией яхт, такие как Международное яхтенное бюро (*IYB*). Классификация, как полностью частная услуга, предоставляемая этими обществами, заключается в разработке правил безопасности судов и проведении инспекций для обеспечения соблюдения этих правил. Правила распространяются главным образом на прочность конструкции корпуса и надежность его основных механизмов и оборудования. Владелец использует сертификат, выданный классификационным обществом, как гарантию технической надежности.

С помощью серии инспекций, пересмотра планов, обследований и аудитов государство флага гарантирует, что яхта соответствует международным и национальным требованиям для получения на нее коммерческой лицензии.

Государственный портовый контроль (англ. *PSC*). На местном уровне государства имеют право контролировать любую деятельность в пределах своих границ, в том числе деятельность посещающих их яхт. Полномочия и контроль за судами под иностранным флагом в портах страны, используемые для проверки соблюдения требований применимых морских конвенций, называются контролем государства порта. *PSC* может применять свои собственные уникальные правила в одностороннем порядке. Пример этого можно увидеть в Соединенных Штатах Америки и их требованиях о заблаговре-

менном уведомлении о прибытии (англ. *ENOD*). Это не является международным правилом и касается только судов, заходящих в воды США и/или покидающих их. Стоит отметить, что прогулочные яхты крайне редко попадают под внеплановую проверку *PSC*, в отличие от коммерческих яхт.

Для получения коммерческой лицензии, возможно придется изменить флаг яхты, для получения более выгодных условий для эксплуатации. Государства флага играют ключевую роль в мире регистрации яхт, выступая в качестве юрисдикции, под флагом которой яхта официально признается и регистрируется. Эта концепция является основополагающей для морской индустрии и имеет большое значение для владельцев яхт и операторов. Выбор государства флага определяет не только правовую и нормативную базу, регулирующую яхту, но и оказывает существенное влияние на налогообложение, защиту ответственности и даже свободу управления яхтой. Регистрация яхты под благоприятным государством флага имеет ряд преимуществ, и одним из наиболее существенных преимуществ является потенциальное снижение налогового бремени. Многие популярные государства флага предоставляют владельцам яхт возможность создавать корпоративные структуры в офшорных зонах, предлагая ряд преимуществ, включая льготное налогообложение и защиту ответственности. Регистрируя яхту в государстве флага с благоприятной налоговой политикой, владельцы яхт часто могут снизить свои налоговые обязательства. Эти благоприятные налоговые режимы могут включать в себя льготы или сниженные ставки импортных пошлин, НДС или других налогов, связанных с владением яхтой и ее эксплуатацией. Это может привести к существенной экономии средств, что сделает владение яхтой более эффективным с финансовой точки зрения. Кроме того, некоторые государства флага предлагают защиту ответственности через корпоративные структуры. Эти структуры могут защитить личные активы владельца от потенциальных юридических претензий или обязательств, возникающих в связи с эксплуатацией яхты. Такое разделение личных и корпоративных активов может обеспечить спокойствие и финансовую безопасность [<https://www.yachtbuyer.com/en-us/advice/charter-a-guide-to-the-legalities>].

Многие государства флага предлагают благоприятные налоговые режимы для владельцев яхт, включая льготы или сниженные ставки импортных пошлин, налога на добавленную стоимость (НДС) и других налогов, связанных с владением яхтой и ее эксплуатацией. Регистрируя чартерную яхту в государстве флага с выгодной налоговой политикой, владельцы часто могут значительно снизить свои налоговые обязательства, что делает владение яхтой более эффективным с финансовой точки зрения. Во многих юрисдикциях расходы, связанные с фрахтованием, такие как техническое обслуживание, заработная плата экипажа и маркетинг, могут не облагаться налогом на прибыль [<https://www.yachtbuyer.com/en-us/advice/charter-a-guide-to-the-legalities>]. Доход, полученный от фрахтования, может быть частично или полностью компенсирован этими вычетами, что снижает общие налоговые обязательства владельца.

Выбирайте флаг, который имеет официальную коммерческую регистрацию, признанную большинством правительств. Флаги, включенные в белый список Парижского меморандума, имеют самую высокую репутацию, что свидетельствует об их соответствии строгим стандартам безопасности и охраны окружающей среды. Выбор флага из этого списка может упростить международные путешествия вашей яхты, снизив риск дополнительных проверок со стороны органов портового контроля при въезде или выезде из различных пунктов назначения.

Яхта, находящаяся в коммерческой эксплуатации, должна быть застрахована в полном объеме в качестве гарантии для владельцев яхт, занимающихся чартерной деятельностью. Страховка обеспечивает покрытие различных рисков, включая повреждение корпуса и яхты, ответственность за несчастные случаи или травмы с участием гостей или экипажа, а также защиту от непредвиденных событий, таких как стихийные

бедствия или кражи. Эта страховка разработана с учетом конкретных потребностей чартерных яхт, обеспечивая финансовую безопасность и душевное спокойствие владельцев, а также соблюдение юридических и договорных требований.

Коммерческая сертификация яхты — это многоступенчатый сложный процесс, который требует тщательной подготовке и соблюдения правил и стандартов безопасности, установленных как национальными, так и международными органами. Это не только позволяет получать прибыль, но и обеспечивает повышенную безопасность владельцев, экипажа и пассажиров.

**Чуприн С. В.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Морское правовое регулирование в сфере информационных технологий: кибербезопасность и управление судами**

**Аннотация.** Поскольку морская отрасль становится все более зависимой от систем и сетей информационных технологий (ИТ), необходимость в надежных мерах кибербезопасности становится жизненно важной. В этой научной статье исследуются правовые нормы, касающиеся кибербезопасности при управлении судами в морской отрасли. В нем анализируется текущее состояние морских ИТ-систем, потенциальные угрозы кибербезопасности и правовые рамки, призванные снизить эти риски. В статье подчеркивается важность осведомленности о кибербезопасности и соблюдения требований при управлении судами, подчеркивается необходимость эффективного регулирования и сотрудничества для обеспечения сохранности морской ИТ-инфраструктуры.

**Ключевые слова:** морское правовое регулирование; информационные технологии; кибербезопасность; управление судном.

---

Быстрая интеграция ИТ-систем в морскую отрасль произвела революцию в управлении судами. Однако такая зависимость от ИТ-инфраструктуры также подвергает отрасль рискам кибербезопасности. В этой статье представлен обзор текущего состояния морских ИТ-систем и необходимости принятия эффективных мер кибербезопасности.

### **1. Оценка влияния ИТ-систем на повышение эффективности управления безопасностью в морской отрасли**

Морская отрасль продолжает сталкиваться с многочисленными проблемами безопасности, которые требуют эффективных систем управления для снижения рисков и обеспечения соблюдения международных правил, таких как Конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) и других конвенций и директив. Морская отрасль стала свидетелем значительного прогресса в области технологий, и внедрение ИТ-систем становится все более распространенным явлением, особенно в области управления безопасностью полетов. Судовладельцы и менеджеры в настоящее время используют Систему Управления Судном (СУБ) для мониторинга и контроля различных процессов, связанных с безопасностью, техническим обслуживанием, эксплуатацией и управлением экипажем. ИТ-системы в виде СУБ-решений предлагают ряд преимуществ в управлении безопасностью в морской отрасли. Эти преимущества включают улучшенную коммуникацию и сотрудничество между заинтересованными сторонами, возможности мониторинга и отчетности в режиме реального времени, автоматизированный анализ данных для своевременного принятия решений, повышенное соответствие международным нормам и упрощенные процессы документирования и отчетности. Решения СУБ охватывают целый ряд функциональных возможностей, необходимых для безаварийного управления судами. Эти функциональные возможности включают инструменты отчетности об инцидентах и расследования, функции оценки рисков, возможности документирования и ведения учета, обучение технике безопасности и управление сертификацией, планирование технического обслуживания и отслеживание активов, а также

---

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

модули управления экипажем. Каждая из этих функций играет решающую роль в обеспечении безопасных и эффективных морских операций. Внедрение СУБ-решений оказало значительное влияние на управление безопасностью и оперативную эффективность в морской отрасли. Информатизация ключевых процессов, таких как отчетность об инцидентах и оценка рисков, привела к более полному и точному сбору данных, что позволяет проводить более качественный анализ и принимать упреждающие решения. Функции мониторинга в режиме реального времени позволяют быстро выявлять потенциальные угрозы безопасности, что приводит к своевременному вмешательству и предотвращению несчастных случаев. Кроме того, упрощенные процессы документирования и отчетности позволили снизить административную нагрузку и улучшить соблюдение требований ПДНВ, МАРПОЛ, СОЛАС и других конвенций и директив. Несмотря на преимущества, предоставляемые ИТ-системами в области управления безопасностью полетов, существуют проблемы, которые необходимо решить. К ним относятся необходимость стандартизированной интеграции различных морских систем, обеспечение целостности данных и кибербезопасности, всестороннее обучение пользователей и устранение цифрового разрыва между заинтересованными сторонами. Кроме того, необходима постоянная разработка и усовершенствование СУБ-решений, чтобы идти в ногу с меняющимися требованиями безопасности и появляющимися технологиями. ИТ-системы, в частности СУБ-решения, изменили практику управления безопасностью в морской отрасли. Интеграция различных функциональных возможностей в рамках этих систем обеспечивает всесторонний мониторинг, анализ и отчетность о деятельности, связанной с безопасностью мореплавания. Однако для преодоления существующих проблем и обеспечения бесперебойной интеграции и эффективности ИТ-систем в целях повышения безопасности и операционной эффективности в морской отрасли требуется постоянное совершенствование.

## **2. Обзор правовых норм ИМО в области информационных технологий**

Международная морская организация (ИМО) — специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, ответственное за регулирование международного судоходства. В рамках своего мандата ИМО также придает большое значение использованию информационных технологий (ИТ) в морской отрасли. Для обеспечения соответствия требованиям и безопасности ИМО внедрила различные правовые нормы в области информационных технологий, регулирующие использование технологий в морском секторе.

Международная морская организация (ИМО) к уязвимым судовым системам относит следующие

[<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/PublishingImages/Pages/FALCommittee-default/FAL%2041-17.pdf>]:

- системы ходового мостика;
- системы обработки и управления грузом;
- системы управления двигателями, машинами и энергопитанием;
- системы контроля доступа;
- системы обслуживания и управления пассажирами;
- публичные Интернет-сети судна, предназначенные для использования пассажирами;
- административные системы и сети;
- системы связи.

Одним из ключевых нормативных актов в области информационных технологий, внедренных ИМО, является Международный Кодекс Управления Безопасностью (МКУБ). МКУБ устанавливает руководящие принципы безопасного управления и эксплуатации судов с акцентом на использование ИТ-систем для повышения безопасности и эффективности. Это требует от судоходных компаний создания и поддержания в ра-

бочем состоянии системы управления безопасностью, включающей использование ИТ-инструментов и программного обеспечения.

Другим важным правовым регулированием в области информационных технологий является Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС). ОСПС направлен на защиту судов и портовых сооружений от угроз безопасности. Это требует принятия мер безопасности, включая использование ИТ-систем для целей мониторинга, слежки и связи, а так же включает в себя использование систем видеонаблюдения, систем контроля доступа и систем связи для обеспечения безопасности судов и портовых сооружений.

ИМО также ввела правила, касающиеся электронного обмена данными (ЭОД) в морской отрасли. ЭОД позволяет осуществлять обмен информацией и документами между различными сторонами, участвующими в морских операциях, такими как судоходные компании, порты и таможенные органы. Правила ИМО гарантируют, что электронный обмен данными является безопасным, надежным и соответствует международным стандартам.

Кроме того, ИМО ввела в действие правила использования Электронной картографической навигационно-информационной системы (ЭКНИС) на судах. ЭКНИС — это навигационная система, которая использует электронные карты для определения местоположения судна и планирования маршрута. Правила ИМО обеспечивают надлежащую установку, эксплуатацию и техническое обслуживание систем ЭКНИС, тем самым повышая безопасность и эффективность судоходства.

ИМО внедрила различные правовые нормы в области информационных технологий, регулирующие использование технологий в морской отрасли. Эти правила охватывают широкий спектр областей, включая управление безопасностью полетов, охрану, электронный обмен данными, системы отображения электронных карт и кибербезопасность. Применяя эти правила, ИМО стремится обеспечить безопасное использование информационных технологий в морском секторе, способствуя эффективности и устойчивости международного судоходства.

### **3. Научные исследования и правовое регулирование**

Научные исследования играют решающую роль в информировании и формировании правовых норм в области морских информационных технологий. В связи с быстрым развитием технологий существует постоянная необходимость в выявлении и решении возникающих проблем в этой области. Различные научные дисциплины, такие как кибербезопасность, анализ данных и человеческий фактор, вносят свой вклад в этот процесс.

Исследования в области кибербезопасности необходимы для выявления уязвимостей и разработки эффективных мер по защите морских ИТ-систем от киберугроз. Исследователи работают над тем, чтобы понять эволюционирующую тактику, используемую хакерами, и разработать передовые меры безопасности для предотвращения несанкционированного доступа и утечки данных. Это исследование помогает директивным и регулирующим органам разрабатывать нормативные акты, обеспечивающие высочайший уровень кибербезопасности морских ИТ-систем.

Исследования в области анализа данных сосредоточены на использовании больших объемов данных, собранных из морских ИТ-систем, для получения ценной информации. Анализируя эти данные, исследователи могут выявить закономерности, тенденции и потенциальные риски в морском секторе. Затем эта информация может быть использована для разработки нормативных актов, которые устраняют эти риски и обеспечивают безопасную и эффективную эксплуатацию морских ИТ-систем.

Исследование человеческого фактора исследует роль человеческого поведения и возможностей в использовании морских ИТ-систем.

Понимание того, как люди взаимодействуют с этими системами, может помочь выявить потенциальные ошибки, недостатки конструкции или проблемы с удобством использования, которые могут привести к несчастным случаям или сбоям в работе. Учитывая человеческий фактор при разработке правовых норм, исследователи могут гарантировать, что морские ИТ-системы спроектированы таким образом, чтобы свести к минимуму человеческие ошибки и максимизировать общую безопасность.

Эффективное сотрудничество между исследователями и регулирующими органами имеет решающее значение для разработки упреждающих и адаптируемых правил в области морских информационных технологий. Исследователи могут предоставить ценную информацию о возникающих угрозах и технологических достижениях, позволяя директивным органам опережать события и постоянно адаптировать нормативные акты для устранения потенциальных рисков. С другой стороны, регулирующие органы могут предоставить исследователям ценную информацию о реальных проблемах и ограничениях, позволяющую им разрабатывать практические и эффективные решения.

Следует отметить, что научные исследования в таких дисциплинах, как кибербезопасность, анализ данных и человеческий фактор, необходимы для формирования правовых норм в области морских информационных технологий. Сотрудничество между исследователями и регулирующими органами имеет решающее значение для разработки упреждающих и адаптируемых нормативных актов, которые решают возникающие проблемы и обеспечивают сохранность морских ИТ-систем.

#### **4. Тематические исследования**

Кибератака на компанию *Maersk* (2017). В июне 2017 г. датская судоходная компания *Maersk* стала жертвой атаки программы-вымогателя *NotPetya*. Вредоносная программа распространилась по ИТ-сети компании, вызвав массовые сбои в работе и приведя, по оценкам, к убыткам в размере 250—300 млн долл. Инцидент высветил важность киберустойчивости и необходимость принятия надежных мер ИТ-безопасности в морском секторе [<https://www.forbes.com/sites/leemathews/2017/08/16/notpetya-ransomware-attack-cost-shipping-giant-maersk-over-200-million/?sh=ad5b6714f9ae>].

Подмена местоположений ГНСС *GPS* в Черном море (2017). В 2017 г. появились сообщения об атаках подмены местоположений *GPS* в Черном море, когда корабельными системами *GPS* манипулировали для предоставления ложной информации о местоположении. Предполагалось, что атаки были организованы военными, потенциально с целью нарушить работу навигационных систем или ввести их в заблуждение. Это тематическое исследование высветило уязвимости систем *GPS* и необходимость принятия дополнительных мер безопасности [<https://www.maritime-executive.com/editorials/mass-gps-spoofing-attack-in-black-sea>].

Кибератака на порт Антверпен (2020). В апреле 2020 г. порт Антверпен в Бельгии подвергся кибератаке, которая нарушила работу его ИТ-систем на несколько дней. Атака затронула контейнерные терминалы порта и привела к задержкам и сбоям в работе. Этот инцидент продемонстрировал потенциальное воздействие кибератак на критически важную морскую инфраструктуру и высветил необходимость усиления мер кибербезопасности [<https://www.tradewindsnews.com/weekly/how-hackers-attacked-the-port-of-antwerp/1-1-342065>].

#### **5. Правовая база для борьбы с кибербезопасностью при управлении морскими судами**

В контексте морской кибербезопасности правовая база относится к набору принципов, руководств и нормативных актов, разработанных для защиты морской инфраструктуры, систем и данных от киберугроз. Это направлено на создание основы для сотрудничества и координации между различными заинтересованными сторонами, включая правительственные учреждения, морские организации и игроков отрасли.

ИМО предприняла значительные шаги по повышению кибербезопасности на море путем принятия Резолюции MSC.428(98) от 16 июня 2017 г. «Управление киберрисками в морской отрасли в рамках систем управления безопасностью» и Циркуляра MSC-FAL.1/Circ.3 /Rev.1 от 14 июня 2021 г. Руководство по управлению киберрисками в морской отрасли.

Комитет по безопасности на море (*Maritime Safety Committee — MSC*) подтверждает, что в утвержденной системе управления безопасностью должно учитываться управление киберрисками в соответствии с целями и функциональными требованиями МКУБ и призывает Администрации обеспечить, чтобы киберриски должным образом учтены в системах управления безопасностью не позднее, чем во время первой ежегодной проверки Документа о соответствии выявлению, оценке и управлению киберрисками в морском секторе. Они также поощряют государства-члены и морские организации разрабатывать свои собственные планы управления киберрисками и обеспечивать надежную культуру кибербезопасности в отрасли.

Другой важной основой является Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС), который является поправкой к Конвенции СОЛАС. ОСПС включает положения по устранению рисков кибербезопасности и требует внедрения соответствующих мер предосторожности для защиты судов, портов и другой морской инфраструктуры от киберугроз.

Кроме того, ЮНКЛОС обеспечивает правовую основу для морской деятельности и играет решающую роль в решении проблем кибербезопасности на море. В нем устанавливаются права и обязанности государств в области использования и защиты морского пространства, включая меры по обеспечению охраны. Хотя ЮНКЛОС конкретно не касается кибербезопасности, ее принципы и положения могут быть истолкованы и применены для защиты морской инфраструктуры и систем от киберугроз.

Другие правовые акты могут включать национальные стратегии кибербезопасности, отраслевые стандарты и передовую практику, разработанные такими организациями, как Международная электротехническая комиссия (МЭК) и Международная организация по стандартизации (ИСО). Они могут содержать рекомендации по внедрению мер кибербезопасности и содействию созданию безопасной и устойчивой морской экосистемы.

В целом, системы морской кибербезопасности направлены на повышение уровня кибербезопасности морского сектора, содействие обмену информацией и сотрудничеству, а также обеспечение безопасного осуществления морской деятельности во все более взаимосвязанном и цифровом мире.

## **6. Заключение**

В заключение следует отметить, что морское правовое регулирование в области информационных технологий играет решающую роль в обеспечении кибербезопасности и эффективного управления судном. С ростом зависимости от цифровых технологий в морском секторе угрозы кибербезопасности становятся все более распространенными. Поэтому для защиты конфиденциальных данных, предотвращения кибератак и обеспечения безопасности судов и членов экипажей необходимы правовые рамки и нормативные акты.

Эффективное морское правовое регулирование должно касаться таких вопросов, как защита данных, аутентификация, шифрование, реагирование на инциденты и оценка рисков. В них также должны быть установлены обязанности различных заинтересованных сторон, таких как судовладельцы, операторы судов, поставщики и операторы ИТ-услуг, а также механизмы поощрения взаимодействия между ними.

Кроме того, правовая база должна идти в ногу с быстро меняющимся характером угроз кибербезопасности и технологическими достижениями. Регулярные обновления и адаптация нормативных актов необходимы для эффективного решения возникаю-

щих проблем и обеспечения того, чтобы отрасль была хорошо подготовлена к противодействию киберугроз.

Управление судном также в значительной степени выигрывает от надежного правового регулирования в области информационных технологий. С развитием технологий системы управления судном становятся все более совершенными, повышая эффективность и безопасность операций. Однако эти системы также требуют адекватной правовой базы для обеспечения их надлежащего функционирования и предотвращения потенциального неправильного использования или несанкционированного доступа.

Кроме того, правовое регулирование может способствовать повышению прозрачности и подотчетности в управлении судном, обеспечивая соответствие передовым отраслевым практикам, международным стандартам и нормативным актам, связанным с охраной труда и окружающей среды.

В целом, эффективное правовое регулирование информационных технологий в морском секторе имеет важное значение для защиты от угроз кибербезопасности, обеспечения безопасного и эффективного управления судами и поддержания целостности морской отрасли в целом.

**Шарова Е. А.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Квалификация договора об оказании юридических услуг**

**Аннотация.** В исследовании рассмотрена проблема правовой квалификации договора об оказании юридических услуг. Проанализирована правовая природа договора об оказании юридических услуг. Универсальность конструкции договора возмездного оказания услуг и действенный механизм защиты прав услугополучателя, как слабой стороны обязательства, явились основными причинами наиболее широкого применения названного договора на практике. В статье рассмотрена судебная практика по вопросу классификации договора об оказании юридических услуг, дана квалификация договора на основе теории и анализа судебной практики.

**Ключевые слова:** юридические услуги; договор об оказании юридических услуг; договор возмездного оказания услуг.

---

В связи с преимущественной востребованностью на современном экономическом рынке необходимости в оказании услуг и выполнении работ, самыми используемыми договорами гражданского оборота являются договор подряда и договор возмездного оказания услуг. Указанные договоры схожи своей сутью и практической тождественностью их правового регулирования. Необходимо разграничить схожие черты договора подряда и договора возмездного оказания услуг, их направленность на осуществление конкретных действий, а именно работу или услугу.

В предпринимательской деятельности субъектами правоотношений широко применяются договоры подряда и (или) возмездного оказания услуг. При заключении договора важно определиться, что будет являться его предметом — работа или услуга, так как от правильности определения вида договора будет зависеть, какие положения необходимо применять при его заключении [1].

Оказание юристом правовых услуг может сопровождаться появлением каких-либо овеществленных результатов работы — исковое заявление, процессуальные документы, договоры. Однако главным в отношениях между клиентом и юристом является не форма, а содержание услуги — представительство, консультация, информирование. Условие договора об обличении услуги в форму какого-либо письменного документа не меняет квалификации соглашения между юристом и его клиентом как договора на оказание платных правовых услуг.

Такой вывод подтверждается позицией Высшего Арбитражного Суда РФ относительно квалификации договоров на оказание правовых услуг. В информационном письме Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 29 сентября 1999 г. № 48 «О некоторых вопросах судебной практики, возникающих при рассмотрении споров, связанных с договорами на оказание правовых услуг» указано со ссылкой на ст. 421 ГК РФ о свободе договора, что стороны вправе определять условия договора по своему усмотрению, обязанности исполнителя могут включать в себя не только совершение определенных действий (деятельности), но и представление заказчику результата действий исполнителя (письменные консультации и разъяснения по юридическим вопросам: проекты договоров, заявлений, жалоб и других документов правового характера и т.д.).

---

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

Из-за неоднозначной позиции по рассматриваемому вопросу, в первоначальной редакции Закона об адвокатуре было указано, что отношения между адвокатом и доверителем оформляются договорами поручения и возмездного оказания услуг. Впоследствии Федеральным законом от 20 декабря 2004 г. № 163-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации» это положение было признано утратившим силу, и теперь норм о квалификации договоров, заключаемых адвокатами со своими клиентами, в Законе об адвокатуре не содержится. Таким образом, в настоящее время в законодательстве и науке для юридических и правовых услуг нет единого определения, различий между этими терминами законодательством не предусмотрено [2].

Интересным представляется определение Верховного Суда РФ от 4 апреля 2023 г. № 305-ЭС22-24429, которым дело направлено на новое рассмотрение, поскольку суды не установили фактический объем оказанных исполнителем услуг, были ли они направлены на достижение определенного в договоре результата.

Суть спора заключалась в том, что общество обратилось в Арбитражный суд города Москвы с иском к обществу о взыскании долга по договору оказания услуг. Предметом договора являлись юридические услуги: консультирование, анализ, формирование пакета документов, подача заявки и взаимодействие с органом исполнительной власти при рассмотрении документов и сопровождение процесса заключения договора аренды. Между тем, конечный результат не удовлетворил общество — договор аренды не был заключен, и общество полагало, что юридические услуги по сопровождению процесса заключения договора были выполнены ненадлежащим образом, т.е. по мнению общества, не был достигнут результат.

В данном определении отражено, что правовые услуги представляют интерес для заказчика не сами по себе, они должны быть направлены на достижение определенного результата. Обычно в качестве результата оказания услуг указывается некая польза, которую осуществленное исполнителем предоставление при определенных условиях должно принести заказчику.

Так же в данном определении сформирована позиция, которая активно применяется судами при рассмотрении споров между сторонами договоров об оказании юридической помощи: исполнитель должен представить доказательства приложения максимальных усилий по достижению обусловленной договором цели. В случае недостижения этой цели суд может оценить причины неисполнения путем сопоставления объема и качества совершенных исполнителем действий в рамках обязательства и с учетом наличия реальной возможности достижения согласованной цели в результате именно этих и такого качества действий, а также степень усилий, которые должен был приложить исполнитель. Если действия исполнителя при обычных условиях должны были привести к оговоренной цели, то необходимо определить, является ли недостижение результата упущением исполнителя или цель не была бы достигнута даже при условии разумных, профессиональных и добросовестных действий исполнителя.

В отдельных случаях договор об оказании юридической помощи может быть квалифицирован как договор поручения, если в него включены условия о том, что поверенный обязуется выполнить от имени и за счет доверителя поручение на представительство интересов и защиту доверителя [постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 16 февраля 2018 г. № Ф07-16769/2017 по делу № А56-86091/2016].

Неоднократно высказывались позиции ученых о том, что поскольку договор возмездного оказания услуг материального, овеществленного результата не предполагает, а в обязанности исполнителя входит осуществление определенной деятельности, результаты которой потребляются заказчиком в своих экономических интересах непо-

средственно в процессе ее осуществления, полагается, что договор об оказании юридических услуг по своей природе является договором возмездного оказания услуг [3].

Результат работ является предметом договора подряда (овеществленный или не овеществленный). Такой же точки зрения придерживался М. И. Брагинский, рассматривая отличия договора подряда от договора возмездного оказания услуг, он справедливо отмечал, что, с определенной долей условности, предметом договора подряда можно считать — «сделать», а договора возмездного оказания услуг — «делать» [4, стр. 7].

Исходя из анализа судебной практики, можно сделать вывод, что существуют разные точки зрения на природу договора об оказании юридической помощи. Предполагается, что предметом такого договора должно являться оказание услуг как осуществление определенных действий, деятельности.

Учитывая подход Верховного Суда РФ к вопросу о квалификации договора об оказании юридической помощи, полагается необходимым более корректно определять предмет такого договора — системно и определенно описывать деятельность исполнителя, вероятно, разбивая ее на определенные этапы, конкретизируя цель деятельности. Предполагается, что такая конкретизация существенных условий договора об оказании юридических услуг будет способствовать снижению судебных разбирательств с целью переквалификации договора.

#### **Список источников**

1. Онищенко, И. С. К вопросу о соотношении договора подряда и договора возмездного оказания услуг / И. С. Онищенко, А. Е. Калабанова // Право и государство: теория и практика. — 2023. — № 4(220). — С. 210—212.
2. Третьякова, В. П. Форма договора возмездного оказания юридических услуг / В. П. Третьякова // Вестник Томского государственного университета. Право. — 2018. — № 30. — С. 213—223.
3. Шоваева, М. В. Оказание юридической помощи как вид договора возмездного оказания услуг / М. В. Шоваева, М. Ш. Удаев // Теория и практика современной науки. — 2019. — № 4 (46). — С. 276—280.
4. Брагинский, И. И. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Москва : Статут, 2002.

**Юрова В. М.,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Цифровизация инновационной деятельности как инструмент развития предпринимательства в России**

**Аннотация.** В современных условиях экономического развития Российской Федерации предпринимательская деятельность выступает одним из ведущих факторов успешного существования государства. Предпринимательство как вид коммерческой деятельности способствует занятости населения, вовлекает в хозяйственный оборот свободные денежные ресурсы, повышает налоговые доходы всех уровней бюджета. Особая роль в предпринимательской деятельности отводится инновациям — технологиям, процессам и решениям, способствующим ускоренному, опережающему развитию экономических процессов. Высокотехнологичное государство, которым является Российская Федерация, поощряет повсеместное внедрение цифровых инноваций, способствует их активному проникновению во все сферы экономического оборота, важнейшей из которых следует признать институт предпринимательской деятельности. В настоящей статье анализируется текущая ситуация в инновационной сфере с учетом глобальной цифровизации экономических процессов, значимой частью которых является предпринимательская деятельность.

**Ключевые слова:** инновации; информационные технологии; «интернет вещей»; предпринимательская деятельность; цифровизация.

---

В настоящее время развитие института предпринимательства в России невозможно без использования инноваций, основанных на информационных технологиях. В современном мире информационные технологии имеют важнейшее значение практически во всех сферах деятельности общества и государства, формируя основу цифровой экономики.

Исследователи определяют цифровую экономику как систему экономических отношений, в которой данные в цифровой (электронной) форме являются ключевым фактором производства во всех ее сферах [1]. Легальная дефиниция цифровой экономики содержится в Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017—2030 годы (утверждена Указом Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203) (далее — Стратегия) и формулируется как хозяйственная деятельность, основанная на использовании информационных технологий и современных методах обработки больших объемов данных, применение которых позволяет существенно повысить экономический эффект выполнения различных работ и оказания услуг.

В Стратегии особое внимание уделяется коммерческой, предпринимательской деятельности, ее интеграции в цифровую экосистему Российской Федерации. В п. 30 Стратегии ставится задача Правительству Российской Федерации активизировать процесс создания отечественных программных продуктов, пользовательских устройств, позволяющих обрабатывать большие объемы данных. Предлагается создать справедливые и выгодные условия для осуществления предпринимательской деятельности российскими разработчиками программного обеспечения.

В п. 42 Стратегии предписано обеспечить развитие дистанционного доступа к финансовым услугам, внедрить единые подходы к проверке сведений, предоставляемых при банковском обслуживании, в электронной форме.

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук **Т. И. Сустина.**

В п. 43 Стратегии фиксируется такое направление развития цифровой экономики, как создание кросс-отраслевых консорциумов на базе крупнейших финансовых, правовых, информационных институтов, важное место в перечне которых занимают участники финансового рынка. Уделяется повышенное внимание бизнес-процессам коммерческих организаций, для которых, согласно Стратегии, должны повсеместно создаваться благоприятные условия применения информационных технологий, в том числе — в сфере инвестирования.

Стратегией предусмотрено также создание доверенных технологий электронной идентификации и аутентификации в кредитно-финансовой сфере в качестве одного из основных направлений развития российских информационных и коммуникационных технологий (п. 36). Именно это направление сегодня разрабатывается наиболее активно.

Формирование цифровой экономики отнесено к системе национальных интересов Российской Федерации. Следовательно, инновационная предпринимательская деятельность, в основе которой лежат цифровые технологии, является одним из элементов экосистемы цифровой экономики.

В целях реализации положений Стратегии за последние годы принят ряд важных документов, не просто декларирующих принципы создания кардинально новой системы цифровой экономики, но и содержащих конкретные цели, задачи, планируемые к достижению результаты, с указанием ответственных за данное направление органов. Так, в Указе Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» Правительству РФ была поставлена задача достичь к 2024 г. следующих показателей, свидетельствующих о цифровизации института предпринимательской деятельности в Российской Федерации:

- создание доступной для бизнес-структур системы высокоскоростной обработки данных, с приоритетным использованием отечественного программного обеспечения;
- планомерное осуществление перевода приоритетных отраслей финансово-хозяйственной деятельности на цифровые рельсы;
- обеспечение информационной безопасности во всех видах правоотношений, подготовка квалифицированных кадров в данной отрасли;
- упрощение доступа к льготному финансированию путем формирования пакета льготных кредитов, выдаваемых субъектам предпринимательской деятельности.[1]

В 2019 г. был утвержден паспорт национального проекта «Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации». В этом документе подробно расписаны задачи развития цифровой экономики в России, не исключая и такую важнейшую сферу, как предпринимательская деятельность.

Так, в соответствии с Федеральным проектом «Цифровые технологии» предусматривается реализация следующих важных направлений развития института предпринимательства в России:

- предоставление субсидий российским коммерческим организациям как формы возмещения расходов, понесенных в связи с реализацией проектов в сфере информационных технологий;
- обеспечение дистанционной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, автоматическое открытие счетов в банках с использованием технологий защиты информации.

На практическом уровне цифровые инновации в предпринимательской деятельности применяются с учетом последних достижений цифровой экономики и передовых информационно-телекоммуникационных технологий. Одно из популярных инновационных решений — концепция «интернет вещей» (с англ. *Internet of things*). Даная технология предполагает объединение в единую информационную сеть устройств, при-

боров и механизмов, компьютеров, станков, а также целых предприятий. Для целей предпринимательской деятельности «интернет вещей» находит широкое применение в таких сферах, как создание «умных» домов, зданий и даже городов; обработка больших массивов информации с выдачей возможных решений по развитию бизнеса; нивелирование слабых и отстающих направлений в экономической деятельности [ГОСТ Р 71118-2023 (ИСО/МЭК 21823-2:2020). Национальный стандарт Российской Федерации. Информационные технологии. Интернет вещей. Совместимость систем интернета вещей. Часть 2. Совместимость на транспортном уровне (утвержден и введен в действие приказом Росстандарта от 27 ноября 2023 г. № 1476-ст)].

Нельзя не согласиться с авторами, которые определяют вектор развития современного бизнеса в умении распоряжаться получаемой информацией и создании материальных благ с использованием новейших цифровых инновационных технологий. Цифровизация инновационной деятельности ускоряет экономические процессы, расширяет масштабы полезной и прибыльной деятельности [2].

В заключение можно сделать вывод о том, что институт предпринимательства в Российской Федерации с ускорением движется по пути цифровой трансформации. Цифровизация инновационных отношений позволяет решить ряд важнейших на сегодняшний день задач, стоящих перед отечественным бизнесом. В их числе:

- переход на российские технологии и программное обеспечение в рамках глобального импортозамещения;
- нивелирование экономических санкций;
- реализация высокотехнологичных решений в экономике;
- повышение доступа к товарам, работам и услугам путем цифровизации договорных отношений.

Также отметим, что цифровизация инновационных продуктов упрощает их использование и существенно повышает доступность современных информационных решений, что создает благоприятный климат в предпринимательской среде, позволяет повышать прибыль и уменьшать расходы, а также достигать глобальных целей цифровизации российской экономики.

#### **Список источников**

1. Вайпан, В. А. Правовое регулирование цифровой экономики / В. А. Вайпан // Предпринимательское право. Приложение «Право и Бизнес». — 2018. — № 1. — С. 12—17.
2. Губин, А. М. Цифровизация: метод прогресса современной экономики в эпоху глобальных перемен / А. М. Губин // Право и цифровая экономика. — 2022. — № 3. — С. 28—32.

**Веселова А. С.,**  
Магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ) \*

## **Обеспечение цифровой безопасности Северного морского пути в российском праве**

**Аннотация.** Цифровизация в современном мире происходит с невероятной скоростью. Каждый день появляются новые технологии, которые постепенно становятся частью нашей жизни. Морская отрасль не становится в этом плане исключением. Она активно использует и внедряет новые технологии. Двойники портов, умные системы в логистике, интернет вещей, ERP и многое другое уже стали неотвратимой частью морской сферы. Отдельным приоритет для развития Российской Федерации стал Северный морской путь. Одним из направлений является внедрение цифровых сервисов для обеспечения безопасности судоходства в акватории северной морской магистрали. В статье рассматривается обеспечение цифровой безопасности СМП в российском законодательстве.

**Ключевые слова:** Северный морской путь; цифровизация; морское право; обеспечение безопасности.

---

Развитие Северного морского пути является одной из приоритетных задач для государства, об этом неоднократно заявляли премьер-министр Михаил Мишустин и Президент РФ Владимир Путин. Акватория северной магистрали пролегает к северному побережью России и охватывает внутренние морские воды, территориально море, прилегающую зону и исключительную экономическую зону РФ. Он ограничен с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

Д. В. Карачев выделяет следующие возможности для отрасли: интернет вещей, блокчейн, автоматизация. Он отмечает, что цифровизация мира идет достаточно активно, в том числе и морской отрасли [1]. Однако единого и достаточного правового регулирования цифровых прав и цифровых активов не сформировалось как на национальном уровне, так и на международном. Таким образом, тема цифровизации в правовом поле порождает больше вопросов, чем ответов в настоящее время.

К. И. Комендантов рассматривает одну из самых популярных на сегодня технологий [2]. ИИ уже активно применяется в морской деятельности, особенно логистике. Однако международных нормативно-правовых актов комплексно регламентирующих использование искусственного интеллекта в управлении морских портах на сегодня нет. Данная технология регулируется уже принятыми положениями, которые носят рекомендательный характер. Так, соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (ТРИПС) устанавливает минимальные стандарты охраны прав на ИИ-алгоритмы и базы данных. Комендантов отмечает, что внедрение современных технологий в портовую систему сталкивается с рядом сложностей: недостаточная квалификация сотрудников, интеграция с устаревшими системами, проблемы кибербезопасности при внедрении новых систем, проблема конфиденциальности данных. Однако автор считает, что искусственный интеллект — это неотъемлемый этап модернизаций морской отрасли.

---

\* Научный руководитель: кандидат юридических наук, старший преподаватель **Т. И. Сустина.**

О. С. Болотаева отмечает заинтересованность России в последние несколько лет по цифровизации Арктической зоны страны [3]. Это связано с перспективами развития регионов на севере, богатыми ресурсами, а также экономической интеграции удаленных и труднодоступных регионов страны в единую систему. Особенности Арктической зоны названы в Указе Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года».

В случае с арктической зоной одной из главных проблем является, по мнению Болотовой, отсутствие базовой телекоммуникационной системы, позволяющей обеспечивать взаимодействие пользователей. Согласно Указу Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» к числу ключевых угроз национальной безопасности в Арктике отнесены низкий уровень развития социальной, транспортной и информационно-коммуникационной инфраструктуры. Автор в своем исследовании уделяет большое внимание именно развитию Арктической зоны, при этом об обеспечении безопасности этой структуры речи не идет.

Стоит отметить, что тему развития морской отрасли с точки зрения цифровизации стали все чаще рассматривать. Постепенно, став частью личной жизни, цифровые ресурсы перешли в рабочую среду. Уже технологии в какой-то мере диктуют нам правила жизни. Изученные статьи рассматривают разные направления понятия цифровизации, однако не дают представления об обеспечении безопасности в цифровом поле для морской деятельности. Часть исследователей дает представления о вызовах и возможностях, другие отмечают сложности цифровизации Арктической зоны. Они дают базу для углубления исследования цифровой безопасности судоходства Северного морского пути.

Северный морской путь является альтернативой Суэцкому каналу. Это самый короткий путь между Европой и Азией. Однако Арктические акватории обладают специфическими климатическими условиями. Несмотря на то, что сейчас одним из основных направлений является раскатка маршрута, чтобы обеспечить безопасность судоходства в акватории СМП внедряются цифровые сервисы.

Согласно паспорту федерального проекта «Развитие Северного морского пути» на 2018—2024 годы в России создана цифровая экосистема Северного морского пути. Ее реализацией занимается дочерняя компания госкорпорации «Росатом» Гринатом. Экосистема включает в себя единую платформу цифровых сервисов, предоставляемых в акватории СМП, бортовые автоматизированные информационно-измерительные комплексы, установленные на судах, осуществляющих плавание, комплексы оперативного мониторинга ледовой обстановки на базе летательных аппаратов, осуществляющих мониторинг акватории СМП с использованием радиолокационных и оптоэлектронных средств, информационного фонда данных о состоянии акватории СМП для обеспечения функционирования цифровых платформ СМП. Цифровая система состоит из нескольких подсистем: Управление мореплаванием, Обеспечение безопасности мореплавания, Гидрометеорологического и ледового обеспечения, Навигационно-гидрографического обеспечения, Мониторинг экологической обстановки.

В Морской доктрине Российской Федерации внедрение цифровых сервисов является одним из приоритетных направлений. Притом тема цифровой безопасности поднимается.

Цифровая безопасность в морском праве включает в себя обеспечение кибербезопасности морских судов, терминалов и логистических компаний. Согласно резолюции IMO MSC.428(98) судовладельцы должны учитывать киберриски в системе управления безопасностью судна. Отсутствие этой информации может быть расценено как нарушение и повлечь административные взыскания, вплоть до запрета на выход судна из

порта. Существует ряд рекомендаций по обеспечению кибербезопасности на воде, разработанных ведущими международными морскими сообществами. При этом нет единого утвержденного подхода к описаниям конкретных киберугроз и их оценке. Каждая компания вынуждена самостоятельно определять степень этих опасностей и предотвращать их.

В России не существует отдельного нормативно-правового регулирования морской информационной безопасности в целом, не только Северного морского пути. Однако существует Федеральный закон «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», который применяется и к портовой инфраструктуре, которая является транспортной системы. Закон регулирует отношения в области обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры (КИИ) Российской Федерации в целях ее устойчивого функционирования при проведении компьютерных атак.

Принципами обеспечения безопасности КИИ является законность, непрерывность и комплексность, а также приоритет предотвращения компьютерных атак. Стоит отметить, что Закон является универсальным и не учитывает специфику морской отрасли.

Тем не менее текущая геополитическая ситуация как никогда говорит о необходимости регулировать информационную безопасность морского транспорта и, в частности, Северного морского пути. С февраля 2022 г. транспортная инфраструктура Российской Федерации не раз подвергалась хакерским атакам. На сегодня крупные логистические компании имеют запасные сервера для бесперебойной работы цифровых сервисов, но это регламентировано «жизненным» опытом, а не правовым полем. В случае Северного морского пути, как один из важнейших маршрутов, цифровая безопасность должна стать одним из приоритетов, как часть обеспечения безопасности судоходства.

#### **Список источников**

1. Карачев, Д. В. Особенности правового регулирования формирования норм международного морского права. правовое регулирование цифровых прав и цифровых активов: вызовы и возможности в морской отрасли // Океанский менеджмент. — 2020. — №3 (8).
2. Комендантов, К. И. Искусственный интеллект в управлении Морскими портами: реальность, перспективы и проблемы // Океанский менеджмент. — 2024. — № 2 (26).
3. Болотаева, О. С. Организационно-правовые подходы к цифровизации территорий арктической зоны России // Право и государство: теория и практика. — 2021. — № 9.