



ВЕСТНИК

ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ

Э Л Е К Т Р О Н Н Ы Й Н А У Ч Н Ы Й Ж У Р Н А Л

ИЗДАЕТСЯ С 2013 ГОДА | № 4 (40) 2022

Насущные вопросы восстановительной
уголовной политики Российской
Федерации

Особенности создания и проблемы
развития сельскохозяйственной
обслуживающей кооперации

Информационные войны:
вчера, сегодня, завтра

Административные правонарушения, связанные с
безопасностью персональных данных и защитой
информации: изучение судебной практики

Электронный коносамент — меры
по упрощению использования
в Российской Федерации

Классификация международных правовых
споров: правовые и практические аспекты

Организационно-правовые аспекты
деятельности субъектов управления
безопасностью на транспорте

Новое в налоговом законодательстве
в 2023 году

Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ» 2022. № 4 (40)

Дата размещения — 15 января 2023 г.

Журнал издается с 2013 г.

Научное направление издания: Право.

Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-28-49.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

Официальный сайт в сети Интернет: <http://vestnik-ui-miit.ru>.

Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «**Российский университет транспорта**».

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ).

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) **2542-1573**.

Периодичность: четыре раза в год.

Редакционная коллегия

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Ответственный за сайт — **ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич**

Выпускающий редактор — **ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич**

Английская версия — **СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна**

The online scientific journal «Bulletin of the Law Institute of MIIT» 2022. № 4 (40)

The date of the issue is the 15-th of January, 2023.

The journal has been published since January 2013.

The research area of the publications is 12.00.00 Jurisprudence.

The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994.

Tel.: 8 (495) 681-90-19;

Fax.: 8 (495) 684-28-49;

Email: albinadg@mail.ru.

The official site in the Internet is URL: <http://vestnik-ui-miit.ru/>

The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education «**Russian University of Transport**».

The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.

The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) **2542-1573**.

The journal is issued 4 times a year.

Editorial Board

The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law (20.02.03), professor (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Executive editor is **GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna**

Programmer and designer of the Website is **FILIPPOV Dmitry Sergeevich**

Managing editor is **CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich**

English version is **SKUYBEDINA Olga Nikolaevna**

<p><i>Главный редактор:</i> Корякин Виктор Михайлович <i>доктор юридических наук, профессор</i></p> <p><i>Редакционный совет:</i> Борисов Андрей Викторович, <i>кандидат юридических наук, доцент</i> Духно Николай Алексеевич <i>доктор юридических наук, профессор</i> Землин Александр Игоревич, <i>доктор юридических наук, профессор</i> Нестеров Евгений Александрович <i>кандидат юридических наук, директор</i> <i>Юридического института МИИТ</i> Рудакова Елена Николаевна, <i>доктор политических наук, профессор</i> Чеботарева Анна Александровна, <i>доктор юридических наук, доцент</i></p>	<p><i>The editor-in-chief:</i> Koryakin Viktor Mikhailovich <i>Doctor of Law, professor</i></p> <p><i>Editorial Council:</i> Borisov Andrey Viktorovich <i>Candidate of Law, docent</i> Dukhno Nikolay Alekseevich <i>Doctor of Law, professor</i> Zemlin Aleksandr Igorevich <i>Doctor of Law, professor</i> Nesterov Evgeny Aleksandrovich <i>Candidate of Law,</i> <i>the head of the Law Institute of MIIT</i> Rudakova Elena Nikolaevna <i>Doctor of Political Sciences, professor</i> Chebotareva Anna Aleksandovna <i>Doctor of Law, docent</i></p>
<p>© Российский университет транспорта (МИИТ), 2022</p> <p>При использовании материалов журнала необходимо ссылаться на «Вестник Юридического института МИИТ»</p>	<p>Официальный сайт Юридического института www.ui-miit.ru</p>
<p>© Russian University of Transport, 2022</p> <p>When using materials from the journal, it's necessary to refer to the «Bulletin of the Law Institute of MIIT»</p>	<p>The official site of the Law Institute is www.ui-miit.ru</p>

Уголовно-правовые меры противодействия преступности

Бажанов С. В., Малахов А. А.

Насущные вопросы восстановительной уголовной политики
Российской Федерации..... 10

Моховиков О. В., Нечаева А. В.

Объектовый участковый аэропорта как ключевой элемент
системы правоохранительных органов, осуществляющих
защиту граждан 17

Гражданское право

Элязян А. Ш.

Особенности создания и проблемы развития
сельскохозяйственной обслуживающей кооперации..... 21

Правовое обеспечение информационной безопасности

Грищенко Л. Л.

Информационные войны: вчера, сегодня, завтра 29

Малёшина Л. М.

Административные правонарушения, связанные
с безопасностью персональных данных и защитой
информации: изучение судебной практики 37

Морское право

Гандзиошин С. А.

Электронный коносамент — меры по упрощению
использования в Российской Федерации 42

Павлова А. В.

Анализ развития транзитного потенциала страны за счет
использования Северного морского пути..... 51

Скуйбеда О. Н., Федорова Е. Л.

К вопросу использования терминов и понятий
в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года 66

Харитонов В. В.

Классификация международных правовых споров:
правовые и практические аспекты 70

Правовое регулирование транспортной деятельности

Корякин В. М.

Организационно-правовые аспекты деятельности субъектов
управления безопасностью на транспорте 79

Актуальные вопросы налогообложения

Шатская И. И.

Новое в налоговом законодательстве в 2023 году 94

Профессиональная юридическая деятельность и образовательный процесс

Ширшиков В. Б.

Использование современных технологий (*YouTube*)
на занятиях иностранных языков в транспортном вузе:
ретроспективный анализ и эксперимент103

Рецензии

Мельникова Ю. В.

Мы обучаем студентов науке. А как? Рецензия на учебник
И. В. Понкина и А. И. Лаптевой «Методология научных
исследований и прикладной аналитики»110

Требования к материалам, представляемым
для опубликования в журнале «Вестник Юридического
института МИИТ»114

Criminal and legal measures to combat crime

Bazhanov Stanislav V., Malakhov Andrey Ar.

Urgent issues of restorative criminal policy
of the Russian Federation 10

Mokhovikov Oleg V., Nechaeva Alina V.

A police inspector of an airport object of as a key element
of the system of law enforcement agencies protecting citizens..... 17

Civil law

Elyazyan Anna Sh.

Peculiarities of establishment and problems of development
of agricultural service cooperation 21

Law enforcement of information security

Grishchenko Leonid L.

Information wars: yesterday, today, tomorrow 29

Maleshina Lyudmila M.

Administrative offenses related to the personal data safety
and information protection: the study of judicial practice..... 37

Maritime law

Gandzioshin Sergey An.

An electronic Bill of Lading, the measures to simplify its use
in the Russian Federation 42

Pavlova Alla V.

Analysis of the development of the country's transit potential
using the Northern Sea Route 51

Skuybedina Olga N., Fedorova Elena L.

To the question of use of terms and scope in the 1982
United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 66

Kharitonova Veronika V.

Classification of international legal disputes:
legal and practical aspects 70

Legal regulation of transport activities

Koryakin Viktor V.

Organizational and legal aspects of the activities
of the subjects of transport security management..... 79

Current issues of taxation

Shatskaya Irina Iv.

New things in the 2023 tax legislation..... 94

Professional legal activity and educational process

Shirshikov Vladislav B.

The use of modern *YouTube* technologies at foreign language
classes at a transport university: retrospective analysis
and experiment.....103

Reviews

Melnikova Yuliya V.

We teach science to students. But in which way?
(Some reflections after reading the textbook by I. V. Ponkin
and A. I. Lapteva "Methodology of scientific research
and applied analytics").....110

Requirements

for the materials submitted for publication in the journal
«Bulletin of the Law Institute MIIT»114

Уголовно-правовые меры противодействия преступности

УДК 343.21

Бажанов Станислав Васильевич,
доктор юридических наук, профессор,
академик Петровской академии наук и искусств,
полковник юстиции в отставке

Малахов Андрей Аркадьевич,
полковник милиции в отставке,
Российская академия народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской Федерации

Насущные вопросы восстановительной уголовной политики Российской Федерации

Аннотация. В настоящей статье рассматриваются отдельные вопросы государственно-правовой политики Российской Федерации в области борьбы с преступностью. Исследуя в историческом ключе ее уголовно-правовые, уголовно-исполнительные и уголовно-процессуальные компоненты, авторы особо заострили внимание читающей аудитории на значении для отечественного Уголовного процессуального кодекса таких экономических категорий, как «стоимость», «затраты» и «издержки», имеющих большое значение для возмещения «уголовным ответчиком» совокупного вреда, причиненного им государству совершенным преступлением.

Ключевые слова: совокупный ущерб; уголовно-процессуальная политика; затраты; издержки; исправительно-трудовые учреждения; уголовно-исполнительная система.

Stanislav V. Bazhanov,
Doctor of Law, professor,
academician of the Petrovsky Academy of Sciences and Arts,
retired colonel of justice

Andrey Ar. Malakhov,
retired police colonel,
Russian Academy of National Economy and Public Administration

under the President of the Russian Federation (RANEPА)

Urgent issues of restorative criminal policy of the Russian Federation

Abstract. The current paper has presented a discussion of certain issues of the state-legal policy of the Russian Federation in the fight against crime. Analyzing its criminal-legal, penal-executive, and criminal-procedural components historically, the authors of the paper especially focused the readers' attention on their importance for the domestic Criminal Procedure Code of such economic categories as 'cost', 'expenses' and 'expenditures', which are of great value for compensation of the cumulative harm caused by the 'criminal defendant' to the state.

Keywords: cumulative (total) damage; criminal procedure policy; expenses; expenditures; correctional labor institutions; penitentiary system.

Уголовная политика Российской Федерации немыслима без серьезного научного обеспечения законодательных отраслей уголовно-правового блока наиболее радикальными правовыми конструкциями, ориентированными на скорейшее достижение реального общественно-полезного результата [5, стр. 11—15].

В периоды реформирования ее базовых сторон и социальной действительности в целом предпочтителен вообще рационалистический подход к решению особенно острых проблем современности с точки зрения целесообразности и практической выгоды. Российские же нормативные правовые акты различной степени значимости, так же как и регулируемые ими общественные отношения, пока еще далеко не идеальны. Экономика, право и другие инструменты политико-властного воздействия на гражданские институты находятся в таком состоянии, которое требует устранения из хозяйственной и правоприменительной практик заведомо убыточных технологий, не отвечающих простому здравому смыслу. В подобной обстановке не только догматические, но и некоторые вполне истинные положения теории при их неуклюжем толковании и употреблении способны оказывать тормозящее воздействие на процесс совершенствования экономического базиса и правовой надстройки. А это затрудняет переход социума на обновленную модель проверенного опытом, но отжившего положенный срок его исторического прошлого [4, стр. 3, 4].

С учетом данной преамбулы предметное изучение и освоение института затрат в обозримой истории советско-российских правоохранительных органов целесообразно начать с первых десятилетий XX в. При этом за отправной момент не возбраняется брать утверждение, согласно которому узаконения Устава уголовного судопроизводства 1864 г. в части анализируемых в настоящей публикации вопросов на переломе

эпохальных событий 1917 г. свое основное предназначение сохранили [1], но, к сожалению, не преумножили.

Следует иметь в виду и то, что в отличие от экономической теории, где термины «затраты» и «издержки» в подавляющем числе случаев трактуются в качестве взаимозаменяемых, в настоящей статье (ее авторами) они интерпретируются неоднозначно. Представляется, что в приложении к экономике уголовно-судебного производства следует исходить из признания определенного несоответствия между словосочетанием «затраты *на* уголовный процесс» (здесь и далее курсив авт.), обозначающем преобладание в финансировании обсуждаемого рода оперативно-служебной деятельности, скажем так, *внешних* источников, и его (псевдо) аналогом «издержки уголовного процесса», констатирующем факт их разрастания как бы *изнутри*. Они могут выражаться в непредвиденных ранее тратах, сопутствующем «браке», проявляющемся в незавершенном производстве по приостановленным или прекращенным уголовным делам, отказным проверочным материалам, решения по которым принимались по надуманным основаниям, и т.д.

Возвращаясь к главной теме разговора, отметим, что при разработке УПК РСФСР 1922—1923 гг. содержащиеся в Уставе уголовного судопроизводства позитивные начинания в части, касающейся «судопроизводственных затрат», к сожалению, остались без должного заимствования. И только много позже, а именно во второй редакции УПК РСФСР 1960 г., было провозглашено, что вред, причиняемый государственными органами и должностными лицами при осуществлении ими как правомерных, так и противоправных действий, возмещается заинтересованным лицам на общих основаниях в порядке, предусмотренном Гражданским и Гражданско-процессуальным кодексами РСФСР [2, ср. 24—36].

В силу означенных причин уголовный процесс в обсуждаемой (застарелой) своей ипостаси претензии на окупаемость присущих ему затрат в полной мере оправдать не смог, тогда как вопрос о следственных, розыскных и оперативно-розыскных издержках [3, стр. 84—90] в повременной юридической литературе фактически не поднимался.

Оценивая исследовательскую ценность указанной проблематики с позиций сегодняшнего дня, нельзя обойти молчанием ее тесную взаимосвязь с компенсационно-восстановительной функцией уголовной ответственности подсудимого за совершенное им преступление. Речь идет о том, чтобы правовой механизм возмещения убытков, понесенных государством в лице его правоохранительных органов в связи с «вынужденным» выявлением лица, совершившего преступление, и его изобличением, не зазорно было бы воспринимать в качестве некоего универсального инструмента, позволяющего сторонам достигать разумных компромиссов в любой стадии уголовного процесса.

Описываемая ситуация потенциально допустима при добровольном (полном или частичном) возмещении подозреваемым (обвиняемым) или подсудимым полного ущерба, причиненного преступлением пострадавшему и государству. В подобных случаях органы дознания, предварительного следствия, прокуратуры и суда, исходя из имущественной состоятельности «уголовного ответчика», могли бы приобретать одобряемое федеральным законом право на имманентную декриминализацию расследуемого уголовно-наказуемого деяния с его единовременным переводом, в случае надобности, в разряд, например, гражданско-правового деликта. Положительным моментом комментируемой доктрины является то, что она объективно предопределяет нивелирование или даже ликвидацию нежелательных юридических последствий, прежде всего, для так называемых случайных преступников, т.е. для граждан, *оступившихся* впервые.

При отсутствии фактора добровольности у подозреваемого, обвиняемого, подсудимого или осужденного государство на принудительных началах, в том числе и особенно в стадии исполнения приговора, обязано обеспечивать осужденному возможность заглаживания последствий причиненного им ущерба. Дело в том, что только надлежаще налаженный в учреждениях уголовно-исполнительной системы Минюста России труд заключенного в состоянии создавать новую стоимость, выступающую, пусть и отчасти, в качестве своеобразного эквивалента оставшегося неудовлетворенным по уголовному делу гражданского иска. Тем самым, собственно, и восстанавливается равновесие в общественных отношениях, наличествовавшее до совершения «юридически значимого факта в форме деяния».

Вследствие сказанного подавляющая часть излагаемого далее материала посвящается уголовно-исполнительной политике, посредством которой формируются базовые предпосылки для организации принудительного труда недобросовестных причинителей уголовно-значимого вреда в целях воссоздания нарушенного правового и имущественного положения физических и юридических лиц, пострадавших от реальных преступных посягательств, равно как и самого государства. В подобной стратегии проглядывается безусловная зависимость затрат уголовного судопроизводства, расходов уголовно-исполнительного судебного процесса, а равно материального производства в учреждениях уголовно-исполнительной системы Минюста России. Именно в подобном ракурсе необходимо воспринимать идею о допустимости дозированного взаимопроникновения норм гражданского и уголовного законодательства вследствие предполагаемого достижения уголовным наказанием своих целей в контексте восстановительной уголовной политики Российской Федерации.

При этом важно осознавать многоукладный характер причиняемого преступлением вреда. Прежде всего, он охватывает прямой ущерб от

преступления, упущенные (сторонами) выгоды, внеплановые финансовые потери государства, претерпеваемые им в связи с возникшей потребностью в своевременном выявлении, расследовании и раскрытии преступления, судебном разбирательстве и разрешении уголовного дела, а при недостижении компромисса — содержании заключенного в изоляции.

В ракурсе советской уголовной политики раннего периода ее становления небезынтересно выделить ряд тенденций, наблюдавшихся в исправительно-трудовых учреждениях. Ученые, специализирующиеся в соответствующей отрасли научных знаний, убеждены в том, что вводя обязательность труда в местах лишения свободы с первых же дней после Октябрьской революции 1917 г., советская власть уже тогда предполагала освободить государство от тяжкого бремени расходов по содержанию «специального контингента». Об этом пишет, в частности, профессор Н. А. Стручков, обращая внимание на то, что термин «исправительно-трудовая политика» знаменовал собой прогрессивный прорыв советской правовой мысли начала 1920-х гг., поставившей во главу угла задачу исправления и (ре)социализации преступников с помощью общественно-полезного труда. Помимо этого «живое» (пост) криминальное их участие в выполнении производственных планов исправительно-трудовых учреждений было призвано решить задачу самоокупаемости мест лишения свободы, что как идея и по сей день остается актуальным [7, стр. 95].

В историческом аспекте подобающая правовая норма была закреплена в Исправительно-трудовом кодексе РСФСР, но как показала практика, решение этой задачи оказалось недостижимым вследствие невысокого уровня квалификации «подневольных тружеников», устаревшего (изношенного) оборудования (его отсутствия) на предприятиях исправительно-трудовых учреждений и др. [8, стр. 164].

Политическая установка на возмещение государственных расходов по содержанию «тюремного населения», довлевшая в 1920-е гг., помимо первостепенных приоритетов пенитенциарной стратегии (кара, возмездие, общая и специальная превенция) обеспечивала (косвенно) для советского хозяйствования рынок дешевой, а точнее, бесплатной рабочей силы, что позволяло решать целый комплекс социально-экономических программ того времени.

Однако в рамках государственно-правовой политики борьбы с преступностью основная цель уголовного наказания должна была сводиться к властно-принудительному воздействию на осужденных в целях создания для них юридических и экономических стимулов, очерчивавших смысл их активной трудовой деятельности в пенитенциарных заведениях.

С историко-правовых позиций ее реализация замедлялась неоднозначностью взглядов, высказывавшихся учеными относительно унификации уголовно-правовых институтов. Так, еще в 1920-е гг. было

озвучено мнение, что нормы, регулирующие деятельность исправительно-трудовых учреждений, должны относиться к уголовному праву, а нормы исправительно-трудового права — к его (под) отрасли. Исправительно-трудовые колонии, рассуждал, в частности, Е. Г. Ширвиндт, выступавший на Всероссийском съезде работников пенитенциарного дела в 1923 г. с докладом «О реформе исправительно-трудового дела и проекте исправительно-трудового кодекса», должен наполнять «конкретным содержанием несколько отвлеченные формулы УК» [6, стр. 93].

Думается, что приведенные в настоящей статье доводы могут оказаться востребованными и в условиях новейшего времени. С опорой на удостоверенные правоохранительной и судебной практикой «бонусы» они будут в состоянии выступить в качестве оптимизирующих государственно-правовую политику борьбы с преступностью и политику уголовно-процессуальную факторов.

Литература

1. Бажанов, С. В. Процессуальные издержки в уголовном процессе России : текст лекции / С. В. Бажанов. — Владимир, ВЮИ Минюста России, 2001.
2. Бажанов, С. В. Исторические предпосылки принципа возмездности затрат уголовно-судебного производства в советско-российской карательной политике / С. В. Бажанов // Карательная политика на рубеже веков: материалы Всероссийской межведомственной научно-практической конференции 29 марта 2001 г. — Владимир, 2002.
3. Бажанов, С. В. Стоимость оперативно-розыскных мер // Интерпретация результатов оперативно-розыскной деятельности в эффективном уголовном процессе: сборник научных статей / С. В. Бажанов ; под общей редакцией В. Т. Томина. — Пятигорск, 2001.
4. Бажанов, С. В. Затраты в русском общеисковом судопроизводстве: история становления: учебное пособие / С. В. Бажанов. — Владимир, 2005.
5. Бажанов С. В. Экономика уголовно-судебного производства в структуре экономики организаций (учреждений), функционирующих в режиме сметно-бюджетного финансирования / С. В. Бажанов // Вестник Академии права и управления. — 2022. — № 2 (67). — С. 11—15.
6. Всероссийский съезд работников пенитенциарного дела в Москве 18—24 октября 1923 г.: стенографический отчет пленарных заседаний съезда. — Москва, 1923.
7. Стручков, Н. А. «Зона», приоткрытая для критики / Н. А. Стручков // Коммунист. — 1989. — № 18.
8. Уголовно-исполнительное право России : учебник для юридических вузов и факультетов / под редакцией А. И. Зубкова. — Москва, 1997.

References

1. Bazhanov, S. V. Protsessual'nyye izderzhki v ugolovnom protsesse Rossii : tekst lektzii [Procedural costs in the criminal process in Russia] / S. V. Bazhanov. — Vladimir, VYUI Minyusta Rossii, 2001.
2. Bazhanov, S. V. Istoricheskiye predposylki printsipa возмеzdnosti zatrat ugolovno-sudebnogo proizvodstva v sovetsko-rossiyskoy karatel'noy politike [Historical prerequisites for the principle of compensation for the costs of criminal proceedings

- in the Soviet-Russian punitive policy] / S. V. Bazhanov // Karatel'naya politika na rubezhe vekov: materialy Vserossiyskoy mezhvedomstvennoy nauchno-prakticheskoy konferentsii 29 marta 2001 g. — Vladimir, 2002.
3. Bazhanov, S. V. Stoimost' operativno-rozysknykh mer [The cost of operational-search measures] // Interpretatsiya rezul'tatov operativno-rozysknoy deyatel'nosti v effektivnom ugolovnom protsesse: sbornik nauchnykh statey / S. V. Bazhanov ; pod obshchey redaktsiyey V. T. Tomina. — Pyatigorsk, 2001.
 4. Bazhanov, S. V. Zatraty v russkom obshcheiskovom sudoproizvodstve: istoriya stanovleniya: uchebnoye posobiye [Costs in Russian general lawsuit proceedings: the history of formation] / S. V. Bazhanov. — Vladimir, 2005.
 5. Bazhanov S. V. Ekonomika ugolovno-sudebnogo proizvodstva v strukture ekonomiki organizatsiy (uchrezhdeniy), funktsioniruyushchikh v rezhime smetno-byudzhetnogo finansirovaniya [Economics of criminal proceedings in the structure of the economy of organizations (institutions) operating in the mode of budgetary financing] / S. V. Bazhanov // Vestnik Akademii prava i upravleniya. — 2022. — № 2 (67). — S. 11—15.
 6. Vserossiyskiy s"yezd rabotnikov penitentsiarnogo dela v Moskve 18—24 oktyabrya 1923 g.: stenograficheskiy otchet plenarnykh zasedaniy s"yezda [All-Russian Congress of Penitentiary Workers in Moscow October 18-24, 1923: verbatim record of the plenary sessions of the congress]. — Moskva, 1923.
 7. Struchkov, N. A. «Zona», priotkrytaya dlya kritiki ["Zone" ajar for criticism] / N. A. Struchkov // Kommunist. — 1989. — № 18.
 8. Ugolovno-ispolnitel'noye pravo Rossii [Penitentiary law of Russia]: uchebnik dlya yuridicheskikh vuzov i fakul'tetov / pod redaktsiyey A. I. Zubkova. — Moskva, 1997.

Уголовно-правовые меры противодействия преступности

УДК 351.74:358.2

Моховиков Олег Вячеславович,
Всероссийский институт повышения
квалификации сотрудников МВД России

Нечаева Алина Витальевна,
Всероссийский институт повышения
квалификации сотрудников МВД России

Объектовый участковый аэропорта как ключевой элемент системы правоохранительных органов, осуществляющих защиту граждан

Аннотации. Обеспечение национальной безопасности, а также реализация транспортной деятельности в сфере предотвращения причинения вреда жизни и здоровью граждан, порчи (хищения) их имущества, минимизация общенационального экономического ущерба функционирования объектов транспорта общего пользования — это релевантные пути развития государственной политики в области транспортной безопасности. В статье проведен анализ состояния организованной преступности за 2020—2022 гг. на объектах транспортной инфраструктуры Российской Федерации, принятых мер по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности, сделан акцент на необходимости введения должности объектового участкового.

Ключевые слова: транспортное право; преступность на транспорте; объектовый участковый.

Oleg V. Mokhovikov,
All-Russian Institute for Advanced Training of Employees
of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Alina V. Nechaeva,
All-Russian Institute for Advanced Training of Employees
of the Ministry of Internal Affairs of Russia

A police inspector of an airport object of as a key element of the system of law enforcement agencies protecting citizens

Abstract. National security enforcement, as well as the implementation of transport activities in the field of preventing harm to citizens' life and health, damage (theft) of their property, minimizing the national economic damage to the functioning of public transport facilities are relevant ways of developing state policy in the field of transport security. The current paper has analyzed the state of organized crime in 2020–2022 at the objects of the transport infrastructure of the Russian Federation, and the measures taken to ensure public order and public safety. There has been made an emphasis on the necessity to introduce the position of a police inspector of an airport object.

Keywords: transport law; transport crime; a police inspector of an airport object.

Согласно п. 4 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством РФ, обеспечивают транспортную безопасность путем реализации государственной системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса. Поскольку транспортная система России на сегодняшний день остается наиболее благоустроенным пространством для совершения различных видов преступлений, главенствующие преступные единицы (террористические группы, этнические группировки и др.) используют различные объекты транспорта как средство достижения своих преступных целей и возможность для реализации своего противозаконного потенциала.

Доцент кафедры транспортной безопасности Белгородского юридического университета МВД России имени И. Д. Путилина, кандидат юридических наук Н. А. Моисеев провел исследование, в котором рассмотрел отдельные вопросы транспортировки запрещенных веществ объектами транспорта [1]. Согласно проведенному исследованию, за 2021 г. на транспорте общего пользования перевезено более семи видов запрещенных к свободному обороту предметов и веществ, в том числе:

- наркотических средств — 68,3%;
- психотропных веществ и их прекурсоров — 26,6%;
- оружия и боеприпасов — 4%;
- драгметаллов, радиоактивных и ядовитых веществ — 1,1%.

Комплекс транспортных устройств в пункте стыка нескольких видов транспорта, именуемый транспортным узлом, выполняет операции не только по обслуживанию транзитных, местных и городских перевозок, перемещению пассажиров и грузов, но и представляет собой сложноподчиненную систему, соединяющую в себе два или более видов

транспорта. В указанной транспортной системе транспортные узлы используются в противовес обычному значению, но и выполняют функции регулирующих клапанов, сбой лишь одного из которых может привести к нарушению работы всей транспортной системы.

Москва является одним из крупнейших транспортных узлов России и содержит в себе 11 железнодорожных лучей, 15 автомагистралей, 5 газопроводов и 3 нефтепровода, а также 3 речных порта, 4 аэропорта и 9 вокзалов. Всего в России находится 143 аэропорта, ежедневно функционирующих в установленном режиме и успешно выполняющих социальный заказ общества.

По данным 2021 г. российские авиакомпании обслужили 85 млн пассажиров, а в аэропортах было обслужено 100 млн человек. Кроме того, обращая внимание на новостные сводки, а также на ежегодное развитие транспортных систем экономики, можно отметить, что при увеличении числа транспортных перевозок закономерно растет и количество правонарушений, совершаемых на транспорте, в том числе и в аэропортах.

Помимо этого одним из опасных сегментов дестабилизации транспортной системы является неправомерное вмешательство в функционирование транспортного комплекса со стороны обычных граждан, намеренно совершающих правонарушения на транспорте. Согласно краткой характеристике состояния преступности в России за 2021 г. на транспорте было совершено более 2167 краж и 1523 хулиганских действия [URL: <https://мвд.рф/reports/item/28021552/>]. Из этого следует, что при совершении преступлений на транспорте граждане, которым причинен вред преступным деянием, зачастую не имеют реальной возможности обратиться в органы внутренних дел. В основном из-за территориальной расположенности транспортного пункта совершения преступлений (например, совершение преступления в отношении гражданина в аэропорту). Так, в 2020 г. в Линейное управление МВД России в аэропорту Домодедово зарегистрировало 378 преступлений, из них 216 краж, в том числе 187 краж частной собственности. Это является актуальной проблемой сегодняшней правовой теории и правоприменительной практики, так как правоохранительная система аэропортов не имеет сотрудников, деятельность которых направлена на защиту граждан, находящихся на соответственном административно-территориальном объекте, попросту объектового участкового. Например, к объектовому участковому могли бы обращаться граждане, пострадавшие от преступных посягательств на территории аэропорта. Объектовый участковый аэропорта может быть наделен широкими полномочиями практически во всех сферах деятельности органов внутренних дел, направленными на защиту граждан, пострадавших от преступного посягательства. В данном случае участковый объект (аэропорта) может выполнять функции дознавателя в уголовном процессе на стадии проверки сообщения о преступлении, а также стадии возбуждения

уголовного дела. Данный сотрудник сможет осуществлять принятие заявлений от граждан посредством личного контакта с гражданином; сбор необходимой информации на первоначальном этапе расследования, а также поиск и фиксацию значимых вещественных доказательств. Выполнение перечисленных функций объектовым участковым аэропорта не только сократит временные рамки подачи заявления гражданином, но и обеспечит успешное расследование по уголовному делу.

Объектовый участковый аэропорта сможет самостоятельно производить следственные и иные процессуальные действия, например, такие как осмотр места происшествия. Своевременный сбор необходимой первоначальной информации может обеспечить эффективное и быстрое расследование уголовного дела, а также позволит избежать возникновения волокиты по уголовному делу.

Таким образом, обеспечение законности и правопорядка на объектах транспорта является основным направлением деятельности современной правовой теории и правоприменительной практики. Общественные отношения в сфере транспортной системы имеют симбиотический характер и регулируются целым комплексом различных отраслей права. Участники данных взаимоотношений зачастую имеют плавающую социальную роль, например, работник сферы транспорта может впоследствии стать пассажиром, т.е. может подвергаться совершению преступлений на транспорте в отношении самого себя. Своевременный сбор необходимой первоначальной информации может обеспечить эффективное и быстрое расследование уголовного дела, а также позволит избежать возникновения волокиты по уголовному делу. Объектовый участковый аэропорта может быть наделен широкими полномочиями практически во всех направлениях деятельности органов внутренних дел, направленными на защиту граждан, пострадавших от преступного посягательства. В данном случае участковый объект (аэропорта) может выполнять функции дознавателя в уголовном процессе на стадии проверки сообщения о преступлении, а также стадии возбуждения уголовного дела.

Литература

1. Моисеев, Н. А. К вопросу о способах сокрытия наркотических средств при перевозке их железнодорожным транспортом / Н. А. Моисеев // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-sposobah-sokrytiya-narkotikov-pri-perevozke-ih-zheleznodorozhnym-transportom/viewer>.

References

1. Moiseyev, N. A. K voprosu o sposobakh sokrytiya narkoticheskikh sredstv pri perevozke ikh zheleznodorozhnym transportom [To the question of methods of concealing narcotic drugs during their transportation by rail] / N. A. Moiseyev // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-sposobah-sokrytiya-narkotikov-pri-perevozke-ih-zheleznodorozhnym-transportom/viewer>.

УДК 334.73

Элязян Анна Шагеновна,
кандидат социологических наук, доцент,
Российский университет кооперации
a.sh.elyazyan@ruc.su

Особенности создания и проблемы развития сельскохозяйственной обслуживающей кооперации

Аннотация. В статье рассматривается понятие сельскохозяйственного обслуживающего кооператива как специализированного предприятия. Освещаются цели и особенности его создания. При этом процесс создания делится автором на несколько этапов и раскрывается их содержание. Определена специфика правового статуса сельскохозяйственного обслуживающего кооператива; указаны основные направления деятельности, а также категории предприятий в зависимости от видов выполняемых работ и оказываемых услуг. Выявлены и исследованы основные актуальные проблемы в правовом регулировании сельскохозяйственного обслуживающего кооператива. Одновременно определена их роль и экономическое значение как составляющей обслуживающих кооперативов. Отмечаются положительные и отрицательные аспекты в деятельности сельскохозяйственного обслуживающего кооператива. Исследуются основные варианты развития его деятельности и возможности расширения видов оказываемых услуг. Предлагается ряд организационно-правовых мер, направленных на улучшение деятельности сельскохозяйственного обслуживающего кооператива, а также внесение дополнений в гражданское законодательство и законодательство о сельскохозяйственной кооперации, а также некоторые пути решения проблем в правовой регламентации деятельности сельскохозяйственного обслуживающего кооператива.

Ключевые слова: кооперация; производственный кооператив; сельскохозяйственный обслуживающий кооператив.

Anna Sh. Elyazyan,
Candidate of Sociological Sciences, associate professor,
Russian University of Cooperation

Peculiarities of establishment and problems of development of agricultural service cooperation

Abstract. The current paper deals with the concept of an agricultural service cooperative as a specialized enterprise. There have been considered goals and features of its establishment. At the same time, the establishment process has been divided into several stages and their content has been discussed. There has been identified specificity of the legal status of an agricultural service cooperative and indicated the main activities, as well as the categories of enterprises depending on the types of work performed and services provided. The main topical problems in the legal regulation of the agricultural service cooperative have been identified and investigated. At the same time, their role and economic significance as a component of service cooperatives is determined. There have been described positive and negative aspects in the activities of the agricultural service cooperative. There have been analyzed the main options for the development of its activities and the possibility of expanding the types of services provided. There have been proposed several organizational and legal measures aimed at improving the activities of an agricultural service cooperative, some additions to civil legislation and legislation on agricultural cooperation, and some ways to solve problems in the legal regulation of the activities of an agricultural service cooperative.

Keywords: cooperation; production cooperative; agricultural service cooperative.

В последнее время в системе сельскохозяйственной кооперации стали появляться новые виды организаций. К их числу следует отнести сельскохозяйственный обслуживающий кооператив. Он представляет собой специализированное сельскохозяйственное предприятие, которое создается для обслуживания преимущественно членов кооператива на основе экономического сотрудничества и взаимной помощи.

В Федеральном законе от 8 декабря 1995 г. № 193-ФЗ «О сельскохозяйственной кооперации» установлено, что в сельскохозяйственном предпринимательстве основное место занимает сельскохозяйственный кооператив, созданный сельскохозяйственными товаропроизводителями или ведущими личное подсобное хозяйство гражданами при условии обязательного их участия в хозяйственной деятельности кооператива. При этом сельскохозяйственный кооператив может быть создан только в двух формах: сельскохозяйственного производственного кооператива или сельскохозяйственного потребительского кооператива. В то же время указанным Законом установлены разновидности последних, к которым отнесены обслуживающие кооперативы. Однако специфика их правового статуса не определена. В отношении них лишь указаны виды деятельности, которые

они могут осуществлять, — механизированные, агрохимические, мелиоративные, транспортные, ремонтные, строительные работы, а также услуги по научно-производственному, правовому и финансовому консультированию, электрификации, телефонизации, санаторно-курортному и медицинскому обслуживанию. В рамках их деятельности также допускается выдача займов и сбережение денежных средств и другие виды работ и услуг. То есть кредитные кооперативы относятся к обслуживающим кооперативам, что выглядит довольно спорно.

К тому же в Гражданском кодексе Российской Федерации вышеназванные формы кооперативов указаны лишь в общем контексте, что производственный кооператив является юридическим лицом, а потребительский кооператив выступает как некоммерческая организация. Поэтому закрепление понятия и особенно статуса сельскохозяйственного обслуживающего кооператива является одним из основных задач российского законодателя.

Основной целью его создания является обслуживание сельскохозяйственного и другого производства своими членами, а также предоставление комплекса услуг, связанных с производством, переработкой, сбытом продукции. В зависимости от вида деятельности обслуживающий кооператив может быть перерабатывающим, заготовительно-сбытовым, снабженческим, сервисным, животноводческим, садоводческим, огородническим, кооперативом по ремонту и совместному использованию транспорта, сельскохозяйственной, мелиоративной техники, кооператив совместной химизации сельскохозяйственного производства. В отличие от производственных кооперативов обслуживающие кооперативы не ставят своей целью получение прибыли.

Их специфика состоит в том, что члены таких кооперативов являются одновременно их клиентами и собственниками (членами), поскольку кооператив обслуживает его владельцев. Участие членов в хозяйственной деятельности обслуживающего кооператива является обязательным условием и это вытекает из учредительных документов кооператива: устава и протокола учредительного собрания, а в отдельных случаях это может быть учредительный договор. Создание и деятельность сельскохозяйственных обслуживающих кооперативов может помочь сельскохозяйственным товаропроизводителям эффективно обслуживать их основное производство, экономя при этом денежные средства [1].

Отвечая на вопрос, нужен ли сегодня сельскохозяйственный кооператив, то можно получать двоякий ответ. К сожалению, практика не отвечает конкретно, выделяя лишь минусы и плюсы. Так, плюсом является то, что кооператив может осуществлять практически любую деятельность. Можно вывести весь производственный персонал в производственный кооператив или переводить туда подрядные единицы. Допускается использовать и как аутсорсинговую компанию, в том числе и

в группе компаний. Например, для перевода в нее непрофильных видов деятельности организации, таких как бухгалтерия, кадровое сопровождение и многое другое.

Все это свидетельствует о следующих преимуществах:

- они решают такие вопросы, как сбыт продукции, поскольку, только объединившись в сельскохозяйственный кооператив, как считают пайщики, возможен налаженный сбыт продукции;
- объединившись в кооператив «мелкие» производители становятся более «живучими» и могут отстаивать свои интересы и быть защищенными от недобросовестной конкуренции;
- кооперативы решают проблему с софинансированием и могут кредитовать друг друга;
- решают вопрос с рабочими местами, особенно если это сельская местность и др.

Минусами сельскохозяйственных обслуживающих кооперативов являются отдельные ограничения в их деятельности, например, членов кооператива должно быть не меньше пяти, и при этом каждый член несет ограниченную ответственность по долгам кооператива. В то же время далеко не каждый предприниматель, который желает создать производственный кооператив для сохранения активов, может найти необходимое количество человек. Внесение активов в кооператив сопровождается для пайщиков-учредителей максимально внимательным отношением к вопросам ответственности по долгам кооператива.

Одним из проблемных аспектов производственных кооперативов выступает требование о количестве пайщиков, которые обязаны осуществлять личное трудовое участие в кооперативе. В соответствии с требованиями законодательства 75% от общего числа пайщиков обязаны непосредственно вести трудовую деятельность.

Еще одним из минусов является невозможность вести лицензируемые виды деятельности. Следовательно, расширение производственных возможностей кооперативов также ограничивается.

Обслуживающая кооперация объединяет товаропроизводителей в их рыночной деятельности на основе добровольного вовлечения в процессы вертикальной интеграции. Она призвана предоставить им возможность получать дополнительные доходы не только непосредственно от сельскохозяйственного производства, но и от дальнейших стадий движения производимой ими продукции, участвовать в крупномасштабном бизнесе, использовать профессиональных управленцев, распределять риск, контролировать каналы сбыта своей продукции и материально-технического снабжения, влиять на цены методом формирования больших партий продукции и внедрения современных маркетинговых способов и технологий, что позволит быть равноправными партнерами в конкурентоспособной рыночной среде [2].

Сельскохозяйственный обслуживающий кооператив включает в себя несколько видов деятельности.

1. Совещательная служба. Основная задача сельскохозяйственной совещательной службы — качественно повысить уровень знаний и навыков прибыльного ведения аграрного хозяйства в условиях рыночной экономики.

Совещательная служба помогает подготовить и реализовать планы социально-экономического развития, формирования общественного мнения, а также предоставление совещательных услуг по вопросам экономики, внедрение новейших технологий, стандартов качества, управления, маркетинга, учета, налогов, права, экологии, проведение семинаров, выставок, тренингов и т.п. Члены кооператива, в свою очередь, повышают количество и объем заказов на их услуги, что является взаимовыгодным сотрудничеством.

2. Кредитный союз — это некоммерческая организация, учрежденная физическими лицами, профессиональными союзами, их объединениями на кооперативных началах с целью удовлетворения потребностей его членов во взаимном кредитовании и предоставлении финансовых услуг за счет объединенных денежных взносов членов кредитного союза. Сотрудничество с кредитным союзом позволяет кооперативу получать средства на приобретение оборудования, финансирование проектов со значительно низкими процентными ставками.

3. Продажа товаров для членов кооператива по низким ценам — услуга, предоставляющая возможность членам кооператива приобрести качественную продукцию по невысоким ценам.

4. Технологические услуги и помощь, оказываемая кооперативом, главной целью которых является покупка предприятий, магазинов, техники и необходимого оборудования, а также предоставление ее в пользование членам кооператива на условиях аренды.

Процесс создания сельскохозяйственного обслуживающего кооператива следует разделить на пять этапов.

1-й этап — формирование инициативной группы и определение главных направлений деятельности и стратегии развития кооператива. Этап завершается проведением общего собрания инициативной группы. Собрание должно оканчиваться постановкой задач, утверждением размера взносов на проведение организационной работы, а также составлением протокола о намерениях, в котором участники собрания подтверждают свои намерения по изучению возможностей создания кооператива, определяют состав и полномочия организационного комитета, устанавливают сроки выполнения выдвигаемых задач. Этот документ не предусматривает каких-либо финансовых или иных обязательств для подписавших его, он лишь демонстрирует единство интересов и желание развивать кооперативную инициативу.

2-й этап — технико-экономическое обоснование избранных направлений деятельности кооператива. Главной задачей второго этапа является разработка внутреннего бизнес-плана с целью технико-экономического обоснования целесообразности создания кооператива. В процессе технико-экономического обоснования создания кооператива одной из основных целей является привлечение профессиональных консультантов. С их помощью члены организационного комитета выясняют юридические, маркетинговые, производственные и финансовые вопросы. Если составленные планы удовлетворяют членов организационного комитета, то все проблемы подготовительной фазы создания кооператива решены и пакет необходимых документов разработан, наступает время созвать учредительное собрание кооператива. Важный момент подготовки заключается в разработке проектов учредительных документов кооператива (устава, учредительного договора или протокола решений общего собрания).

3-й этап — регистрация кооператива. Как указывалось выше, формальное создание кооператива происходит путем проведения учредительного собрания. Документом, подтверждающим решение учредительного собрания о создании кооператива, является учредительный договор или протокол общего собрания, которые подаются наряду с некоторыми другими документами в налоговый орган по месту нахождения кооператива.

4-й этап — начало деятельности. До начала деятельности кооператива происходит распределение управленческих функций между правлением кооператива и исполнительной дирекцией. Правление сосредоточивает внимание преимущественно на вопросах стратегического развития предприятия, его финансовой и маркетинговой политике, вхождении и адаптации предприятия к конкурентной среде. Исполнительный директор и его команда отвечают за текущую работу кооператива в соответствии с делегированными полномочиями, имеющимися ресурсами и программой, одобренной правлением кооператива.

5-й этап — развитие кооператива и расширение сферы услуг. Для кооперативов существуют два основных варианта дальнейшего развития: внутреннее развитие путем развития собственного потенциала и расширение видов деятельности и сферы услуг; внешнее развитие путем привлечения внешних материально-финансовых ресурсов.

Следует также обратить внимание на услуги, оказываемые сельскохозяйственным обслуживающим кооперативом. Виды услуг можно разделить по категориям лиц, их получаемых. Так, сельскому жителю, являющемуся товаропроизводителем, могут быть оказаны услуги по приобретению через магазин промышленных и продовольственных товаров по более низким ценам, снабжению и обеспечению необходимыми сельскохозяйственными материалами (семена, удобрения, корма и т.п.), а также помощь в эффективной реализации продукции.

Крестьянско-фермерским хозяйствам могут оказываться услуги по обеспечению условий хранения продукции (построение хранилищ, хранение на своих хранилищах); снабжению и обеспечению необходимыми материалами (семена, удобрения, техника, топливо и т.п.); помощь в реализации продукции; услуги по переработке, упаковке, сушке продукции и др.

В то же время деятельность сельскохозяйственных обслуживающих кооперативов будет существенно оказывать помощь в работе местных администраций. Они способствуют увеличению доходов жителей села за счет предоставления и увеличения рабочих мест, что сказывается на социальной обстановке, улучшении психологического климата среди населения и одновременно повышении авторитетности органов местного самоуправления.

Однако существуют и целый ряд комплексных проблем в вопросах создания и функционирования сельскохозяйственных обслуживающих кооперативов. К их числу следует отнести:

- 1) отсутствие инициативы и желания у товаропроизводителей;
- 2) неумение организовано объединяться для совместного решения проблем;
- 3) отсутствие специального образования и знаний у руководителей существующих кооперативов;
- 4) жесткая конкуренция со стороны перекупщиков и переработчиков сельхозпродукции;
- 5) отсутствие должной финансовой поддержки со стороны государства.

Для преодоления имеющихся проблем необходимо разработать и принять комплекс мер, которые будут направлены:

- на закрепление на законодательном уровне правового статуса деятельности сельскохозяйственных обслуживающих кооперативов;
- организацию курсов подготовки и переподготовки руководителей кооперативов;
- усиление государственного контроля за рынком сельхозпродукции;
- предоставление приоритета для кооперативов в отношении получения государственного или муниципального заказа;
- повышение эффективности деятельности «Фонда развития потребительской кооперации» в отношении оказания помощи создаваемым и действующим кооперативам в получении льготных кредитов, в том числе субсидий, бюджетных кредитов [3].

Следует отметить, что отдельные законодательные и организационные проблемы в настоящее время находят свое решение. Так, в отношении определения правового статуса сельскохозяйственных обслуживающих кооперативов уже имеется судебная практика, которая устанавливает, что законодательство распространяет свое действие только на указанные в нем виды кооперативов, сходство в их правовом статусе позволяет применять аналогию закона, но в том случае, когда действующим

законодательством не урегулированы отношения, связанные с деятельностью кооператива конкретного вида [апелляционное определение Московского областного суда от 21 ноября 2016 г. по делу № 33-31997/201]. Это позволяет применить к сельскохозяйственным обслуживающим кооперативам общие положения, регулирующие деятельность производственных кооперативов. За последнее время значительно усилен государственный контроль в сфере производства и реализации отдельных видов сельскохозяйственной продукции [постановление Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 994 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области семеноводства в отношении семян сельскохозяйственных растений»].

Таким образом, целесообразность создания и функционирования сельскохозяйственных обслуживающих кооперативов не вызывает сомнений. Однако в отношении развития и повышения эффективности их деятельности еще предстоит многое сделать, поскольку кооперативные отношения в российской экономике выдвинуты как одно из основных приоритетных направлений, которое еще более повысило свое значение в условиях экономических санкций.

Литература

1. Литвинов, Ф. И. Устойчивое социально-экономическое развития АПК в условиях вступления России в эпоху цифровой экономики / Ф. И. Литвинов // Экономика и социум: современные модели развития. — 2017. — № 15. — С. 91—99.
2. Минаков, И. А. Экономика сельского хозяйства : учебник / И. А. Минаков. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : ИНФРА-М, 2020.
3. Элязян, А. Ш. Проблемы малого предпринимательства как субъектов гражданского, предпринимательского права / А. Ш. Элязян, А. А. Тихомирова. — Москва : КноРус, 2020.

References

1. Litvinov, F. I. Ustoychivoye sotsial'no-ekonomicheskoye razvitiya APK v usloviyakh vstupleniya Rossii v epokhu tsifrovoy ekonomiki [Sustainable socio-economic development of the agro-industrial complex in the conditions of Russia's entry into the era of the digital economy] / F. I. Litvinov // Ekonomika i sotsium: sovremennyye modeli razvitiya. — 2017. — № 15. — S. 91—99.
2. Minakov, I. A. Ekonomika sel'skogo khozyaystva : uchebnik [Economics of agriculture] / I. A. Minakov. — 3-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : INFRA-M, 2020.
3. Elyazyan, A. SH. Problemy malogo predprinimatel'stva kak sub"yektov grazhdanskogo, predprinimatel'skogo prava [Problems of small business as subjects of civil, business law] / A. SH. Elyazyan, A. A. Tikhomirova. — Moskva : KnoRus, 2020.

Правовое обеспечение информационной безопасности

УДК 355.01:32.019.51

Грищенко Леонид Леонидович,
доктор юридических наук, кандидат военных наук, профессор,
Академия управления МВД России

Информационные войны: вчера, сегодня, завтра

Аннотация. Материалы, представляемые в статье, являются кратким анализом информационного противостояния современного времени. В статье автор делает краткий экскурс в историю специальной пропаганды, что дает возможность более детально рассмотреть современные тенденции по использованию информационного оружия против населения России. Обострение информационной агрессии с началом специальной военной операции является, по мнению автора, одним из главных составляющих противоборства Запада и России. Используя современные технологии и свое доминирование в информационном пространстве, США и западные страны эффективно воздействует на сознание и умы не только своего населения, но и граждан России. Проводя аналогии с прошлым, в статье дается посыл на будущее использование информационного оружия через распространение средств приема информации от коллективных к индивидуальным. И если сегодня основным устройством, через которое потребляется информационный ресурс, все еще остается телевидение и мобильные телефоны, то недалек тот день, когда технологически можно будет передавать информацию непосредственно в мозг человека, минуя его сознание.

Ключевые слова: информация; специальная пропаганда; оружие; население; телевидение; мобильные устройства.

Leonid L. Grishchenko,
Doctor of Law, Candidate of Military Sciences, professor,
Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

Information wars: yesterday, today, tomorrow

Abstract. The materials presented in the current paper are a brief analysis of the information confrontation of current times. In the paper, the author has presented a brief review of the history of special propaganda, which made it possible to consider in more detail the current trends in the use of information weapons against the population of Russia. The author thinks that aggravation of information aggression with the start of a special military operation is one of the main components of the confrontation between the West and Russia. Using modern technologies and their dominance in the information space, the United States and Western countries are effectively influencing the minds of not only their own population, but also the citizens of Russia. Comparing the current situation with the past, the paper has recommended the use of information weapons through the spread of means of receiving information from collective to individual in future. And if today the main device giving information is still television and cell phones, then in future it will be technologically possible to transfer information directly to the human brain, bypassing his consciousness.

Keywords: information; special propaganda; weapon; population; television; mobile devices.

Современная наука объективно считает, что развитие живых организмов немыслимо без информации. Именно информация дает представление о жизненно необходимых воде, пище, безопасности и т.д. Являясь неотъемлемым условием жизни психофизического организма, информация используется для формирования поведения, принятия решений, управления, обучения и т.д.

На протяжении жизни человек постоянно пропускает через себя колоссальные потоки информации. Но никогда ранее, как сегодня, люди не использовали таких значительных по объему информационных массивов. Более того, в современном мире появился термин «избыток информации». Информации не просто в избытке, ее катастрофически много. Возникает вопрос, а способен ли разум человека осилить все это?

Современные ученые подсчитали, что ежедневно современный среднестатистический человек потребляет объем информации, который может быть сопоставим с прочтением более 150 номеров газет. Общее же количество информации, которая в настоящее время ежедневно производится в мире, достигает квадрильона мегабайт, что угрожающими темпами приводит к колоссальному накоплению информации. В качестве примера можно сослаться на исследования Роджера Бона и Джеймса Шорта их Калифорнийского университета. Ими был подготовлен доклад, согласно которому в мире от начала цивилизации и конца XX в. было произведено около 5 экзабайт (5 000 000 000 Гб) различного рода информации. Сегодня человечество создает такое же количество данных всего за два—три дня [URL: <http://riasevastopol.ru/fakty-i-tolko-fakty->

informacionnaja-peregruzka / (дата обращения: 12 сентября 2022 г.)]. При этом признать всю создаваемую и потребляемую информацию «полезной» можно только с большой натяжкой. Более того, немало информации можно смело отнести к ненужной, а часто и вредной.

Важнейшими свойствами информации являются: объективность; достоверность; полнота; точность; ценность; актуальность; понятность; доступность; краткость. Все вышеприведенные свойства информации являются необходимыми для дальнейшего понимания сути происходящей сегодня информационной войны. При этом одна информация усваивается и запоминается хорошо и надолго, другая с трудом воспринимается и с радостью забывается. Именно первым видом информации пользуются политики, правительства и даже целые государства для реализации своих, не всегда благих, целей.

В статье будет обращено внимание только на отдельные составляющие, которые используются в современных информационных войнах. Полагаем, что нет необходимости детально рассматривать обширный ряд приемов и способов работы с информацией, которые вошли в понятие «специальная пропаганда». А именно специальная пропаганда положена в основу современной информационной войны, которую вели, ведут и будут продолжать вести недруги России.

Под специальной пропагандой принято понимать процесс внушения, убеждения и управления человеческим ресурсом через средства информационного воздействия, направленные на психическую сферу человека для снижения критичности его восприятия и понимания, логического анализа и оценки получаемых данных в соотношении с прошлым опытом. Таким образом, специальная пропаганда несет в себе признаки психотронного воздействия и может быть использована в качестве информационного оружия [1].

С точки зрения исторического анализа зачатки специальной пропаганды можно найти в далекой древности. Естественно, мы не имеем документально подтвержденных действий людей первобытнообщинного строя. Но как можно назвать различного рода ритуальные действия, которые являлись неотъемлемым атрибутом перед охотой или набегом на соседнее племя? В данном случае основная направленность таковых действий была обращена на внутреннее потребление. Вектор специальной пропаганды стал меняться с развитием военного искусства и переходом человечества к рабовладельческому, а затем к феодальному и капиталистическому обществу.

Достаточно проанализировать «Трактат о военном искусстве» Сунь Цзы (китайского полководца VI в. до н.э.), в котором значительное место отводится приемам применения военной хитрости, что и является основой информационного противоборства. Одним из постулатов Сунь Цзы является рекомендация, которая изложена в следующей редакции: «Верх искусства — это не выигрывать сто битв, напротив, покорить армию

врага без сражения». Для этого следует использовать приемы устрашения, дискредитации противника, разжигание противоречий и т.д. [2]

Активно приемы специальной пропаганды использовали полководцы Македонский, Фемистокл, Лисандр, Ганнибал, Юлий Цезарь, Чингисхан, Наполеон. Показательным является масштабная информационно-пропагандистская агрессия, которая была осуществлена в начале XVII в. против России (Великая смута). Для дестабилизации внутреннего положения в Речи Посполитой объявляется самозванец, который называется царевичем Дмитрием. Используя «подметные» письма, манифесты, якобы подписанные царевичем, выступления наемных провокаторов, в управление Москвией была внесена сумятица, раздор и брожение в стрелецких войсках. Это привело в 1610 г. к воцарению в России польского королевича Владислава [3].

Новый импульс для развития специальной пропаганды дали достижения научно-технической революции конца XIX — начала XX в. Использование печатной продукции, безграничные возможности радио, а затем и телевидения, изобретение кинематографа позволили существенно расширить возможность для обработки, хранения, передачи и восприятия информации.

Коренным образом меняется подход при создании так называемой недостоверной (ложной) информации, которая используется в специальной пропаганде. Точно суть специальной пропаганды нового времени отражена в сформулированных Геббельсом принципах: размах; простота; концентрация и полное отсутствие правды. Именно в Германии перед началом Второй мировой войны была разработана концепция дезинформации, основу которой составляли положения, по которым ложь, сказанная сто раз, становится правдой; нужна не правда, а эффект; те, кого предполагается убедить, должны быть полностью погружены в идеи пропаганды, не замечая при этом, что они ими поглощены; обыкновенные люди примитивны, поэтому пропаганда, по существу, всегда должна быть простой и без конца повторяющейся и т.д. [URL: [https:// studbooks.net/538625/istoriya/metody_glavnye_printsipy_propagandy_yzefa_gebbelsa](https://studbooks.net/538625/istoriya/metody_glavnye_printsipy_propagandy_yzefa_gebbelsa) (дата обращения: 12 сентября 2022 г.)]

Сегодня идеи Геббельса не просто взяты на вооружение. Они существенно усовершенствованы, а расширение технических возможностей по созданию, передаче, обработке, хранению, преобразованию и использованию информации открыли безграничные горизонты для специальной пропаганды. К апробированным методам: «гнилой селедки», «перевернутой пирамиды», «большой лжи», «40 на 60», «абсолютной очевидности» были разработаны и активно внедряются: «анонимный авторитет», «будничный рассказ», «голодовка», «держи вора», «забалтывание», «эмоциональный резонанс», «обратная связь», «очевидцы события» и т.д.

Следует обратить внимание на вектор воздействия специальной пропаганды и масштаб использования потенциала возможностей. Под вектором специальной пропаганды следует понимать аудиторию, на которую направлены информационные потоки.

Во-первых, основной упор делается на обработку внутренней аудитории, т.е. население тех стран и народов, которые обеспечивают власти имущих. При этом проводится тщательная подготовка населения, снижается его общеобразовательный уровень, меняются идеологические устои, моральные и этические нормы. Сегодня уже нет необходимости создавать концлагеря для оппозиции, осуществлять аресты несогласных или жечь книги. Для манипуляции населением достаточно жестко контролировать основные средства массовой информации. Как показывает современная практика, этого вполне хватает, чтобы внушить обществу практически любые установки.

Во-вторых, основное внимание уделяется работе с детьми и молодежью. Именно эта аудитория становится ударной силой в будущих политических, идеологических, а в конечном итоге, силовых акциях. Отрыв от семьи, увод в «виртуальную реальность», пропаганда пьянства, любовных забав, употребление наркотиков, участие в религиозных сектах, т.е. поиска ощущения блаженства. Именно эти ценности внедряются с младенчества, но уже не только своей, но и аудитории потенциального противника.

В-третьих, блокирование любого неугодного контента и жесткое наказание за выход из рамок установленного. Ясно сформулировал эту позицию Аллен Уэлш Даллес (директор ЦРУ США в 1953—1961 гг.) «... и лишь немногие, очень немногие будут догадываться или понимать, что происходит. Но таких людей мы поставим в беспомощное положение, превратим в посмешище, найдем способ их оболгать и объявить отбросами общества» [4].

Что касается масштаба использования потенциала возможностей, то здесь необходимо обратить внимание на коренное изменение в средствах создания, обработки и передачи информации. Не отказываясь от уже апробированных источников — газет, журналов, радио, телевидение, — наблюдается активный перевод информационных потоков в цифровое пространство. Современные компьютерные технологии объективно практически стерли все государственные границы и превратили планету в единое информационное поле. В связи с этим современные средства массовой информации получили безграничные возможности по влиянию на умы человечества.

Новые технологии специальной пропаганды были впервые испробованы в первой войне в Персидском заливе в 1990—1991 гг. Именно здесь боевые действия подавались в прямой эфир в режиме онлайн. При этом возможности телевидения и Интернет позволили давать в эфир не просто картинку, а информационную ленту созданной новой

реальности, весьма далекой от действительности. Боевые действия войск НАТО подавались с максимально позитивных ракурсов, а противник всячески демонизировался. Используя технологии компьютерного моделирования, в информационную картину боевых действий вставлялись анимационные фрагменты, не имеющие ничего общего с действительностью различные факты и события.

Сегодня технологии специальной пропаганды еще в большей степени получили свое развитие. В арсенале противника появились постановочные и анимационно обработанные «абсолютно правдивые репортажи». Полагаем, нет необходимости приводить многочисленные примеры чудовищной специальной пропаганды, которая в настоящее время имеет место со стороны украинских специальных служб о специальной военной операции на Донбассе. Мультяшные украинские герои, чудовищные и массовые злодеяния военнослужащих российской армии, сокрытие важных фактов или погружение мирового сообщества в информационную шелуху. При этом, используя технологии современных медиа-средств запада, сотрудники специальной пропаганды добиваются качества информации настолько реалистичной, что оно не вызывает у населения никаких вопросов.

Как уже было отмечено ранее, одной из основных целей информационной войны является достижение полного доминирования в медиа-пространстве. Достоверная и объективная точка зрения просто не должна иметь возможность дойти до населения. Для достижения этого результата применяются разные средства, от полного контроля над средствами массовой информации до физического устранения независимых корреспондентов и уничтожения систем передачи данных. Как еще можно определить террористический акт 21 августа 2022 г. против российской журналистки, политолога и правой активистки Дарьи Дугиной в Московской области. Для зачистки информационного поля используются блокирующие санкции, которые закрывают доступ к средствам массовой информации независимым журналистам. Таковыми средствами с началом специальной военной операции отнесены *Whats App* (владелец Бранан Эктон и Ян Кум, США); *Signal* (Макен Марслинскан, США); *Viber* (Игорь Магазинин, Израиль); *Fecdoon* (Шарн Волож, Илья Сеголович, Нидерланды); *Mail* (владелец неизвестен, зарегистрирован на Британских Виргинских островах) и т.д.

Следует отметить, что технологии специальной пропаганды постоянно развиваются. Именно информационный фронт сегодня становится наиболее актуальным и эффективным. Как показывает практика, информационные войны в современном мире могут и будут вестись даже без непосредственных военных действий. Более того, нередко население стран, на которые направляется информационная атака, даже не будут догадываться об этом. И именно неведение в конечном итоге становится

фактором, обеспечивающим победу в информационной войне, а затем и в целом.

Современные «традиционные» войны очень дороги и требуют существенных сил и средств. Более того, в традиционных войнах имеются жертвы, в том числе и со стороны агрессора. В этом случае информационные способы воздействия становятся прекрасной альтернативой с эффективными результатами. Повсеместное масштабное распространение Интернета позволяет современным идеологам специальной пропаганды проникнуть практически в каждый дом, донести свою информацию до каждого жителя планеты. То есть, не начиная активные боевые действия, противник может привести к смене государственной власти в стране или максимально ослабить ее.

Обычно информационные атаки сопровождаются работой с частью населения. Через средства массовой информации и всемирный Интернет транслируются призывы к участию в демонстрациях, забастовках и иных акциях неповиновения, которые должны расшатать ситуацию. Но и в этом случае осуществляется не только организация, но и сопровождение. Уличные акции правильным образом и с нужного ракурса освещаются аффилированными средствами массовой информации, которые прославляют протесты и показывают в негативном свете проправительственные силы и органы правопорядка.

Проведение такого комплекса действий (в случае его успеха, конечно) приводит к потере управляемости в стране, экономическому спаду, а нередко и к гражданской войне. Тут есть еще один, более глубокий аспект. Современные средства массовой информации не просто могут приводить к хаосу в государстве и вызывать гражданские конфликты. Сегодня они практически формируют устои современного общества, донося до людей определенные ценности и вызывая отрицание других. Человеку говорится, что правильно, а что нет, что следует считать нормой, а что грубым отклонением от нее. Причем все это делается в настолько легкой и ненавязчивой манере, что пропагандистских приемов просто не видно.

В связи с этим следует уже сегодня обратить самое пристальное внимание на стратегию и тактику специальной пропаганды противника и создать заслон ее проявлениям в любом виде. Как показывает практика, в будущей информационной войне противник основной удар будет наносить по руководству страны, дискредитировать работу государственных органов, подрывать авторитет власти. Населению все в большей степени будут демонстрироваться факты коррупции в государственных органах (реальные или вымышленные), уголовные преступления власти имущих и их ближайшего окружения. Из-за бытовых проблем и недостатков в работе органов местного самоуправления могут провоцироваться протестные настроения. Среди граждан создается атмосфера конфликта, безысходности, происходит активная манипуляция общественным мнением. Идеальный вариант, если к работе на агрессора

удается склонить ряд отечественных средств массовой информации. Именно они вызывают наибольшее доверие у населения и становятся «рупором» протестного движения.

Существенная роль отводится политической элите страны, которая вольно или невольно даст согласие начать сотрудничать с агрессором, творческой интеллигенции и так называемой «золотой молодежи». Понятие «пятая колонна» всем хорошо известна. Но именно сегодня, когда демократические начала, права человека приобрели высшую ценность в обществе, создание и реализация потенциала «пятой колонны» становится реальным.

Не будем забывать о движении технического прогресса. Сегодня вектор специальной пропаганды все больше направляется от массовой к всеобщей персональной. Имеются в виду тенденции в распространении средств приема информации от коллективных к индивидуальным, через которые человек будет черпать информацию. И если сегодня основным устройством, через которое потребляется информационный ресурс, все еще остается телевидение и мобильные телефоны, то недалек тот день, когда технологически можно будет передавать информацию непосредственно в мозг человека, минуя его сознание.

Литература

1. Белоусов, А. Что такое социологическая пропаганда / А. Белоусов // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. — 2018. — № 3. — С. 110—122.
2. Бутурлин, Д. П. История Смутного времени в России в начале XVII века / Д. П. Бутурлин. — Москва : Кучково поле; Беркут, 2012.
3. Сунь-Цзы. Трактат о военном искусстве / Сунь-Цзы. — Москва : АСТ, 2017.
4. Чернявский, Г. И. Аллен Даллес / Г. И. Чернявский, Л. Л. Дубова. — Москва : Молодая гвардия, 2021.

References

1. Belousov, A. Chto takoye sotsiologicheskaya propaganda [What is sociological propaganda] / A. Belousov // Monitoring obshchestvennogo mneniya: ekonomicheskkiye i sotsial'nyye peremeny. — 2018. — № 3. — S. 110—122.
2. Buturlin, D. P. Istoriya Smutnogo vremeni v Rossii v nachale XVII veka [History of the Time of Troubles in Russia at the beginning of the 17th century] / D. P. Buturlin. — Moskva : Kuchkovo pole; Berkut, 2012.
3. Sun'-TSzy. Traktat o voyennom iskusstve [Sun Tzu. Treatise on the art of war] / Sun'-TSzy. — Moskva : AST, 2017.
4. Chernyavskiy, G. I. Allen Dalles [Allen Dulles] / G. I. Chernyavskiy, L. L. Dubova. — Moskva : Molodaya gvardiya, 2021.

Правовое обеспечение информационной безопасности

УДК 342.9, 004.056.5

© Малёшина Людмила Михайловна,
кандидат технических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Административные правонарушения, связанные с безопасностью персональных данных и защитой информации: изучение судебной практики

Аннотация. В статье представлены результаты исследования судебных дел о нарушениях, связанных с защитой информации ограниченного доступа, по статьям Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Актуальность работы обусловлена тем фактом, что хищение информации, в том числе персональных данных, является основным мотивом нарушителей информационной безопасности. Автор провел анализ аналитических отчетов компаний *Positive Technologies* и *InfoWatch*, уполномоченного федерального органа исполнительной власти по защите прав субъектов персональных данных — Роскомнадзора, а также Судебного департамента при Верховном Суде РФ. Государственная автоматизированная система Российской Федерации «Правосудие» помогла уточнить количественную и качественную характеристику судебных дел по выбранным статьям, относящимся к нарушениям в области обработки персональных данных и защиты информации.

Ключевые слова: административные правонарушения; персональные данные; защита информации; судебная практика.

Lyudmila M. Maleshina,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
Russian University of Transport

Administrative offenses related to the personal data safety and information protection: the study of judicial practice

Abstract. The current paper has presented the study results of court cases on violations related to the protection of restricted information, according to the articles of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation.

The relevance of the work is in the fact that the theft of information, including personal data, is the main motive of violators of information security. The author has analyzed the analytical reports of *Positive Technologies* and *InfoWatch* companies, the authorized federal executive body for the protection of the rights of personal data subjects *Roskomnadzor*, as well as the Judicial Department under the Supreme Court of the Russian Federation. The governmental automated system of the Russian Federation "Justice" has helped to clarify the quantitative and qualitative characteristics of court cases on selected papers related to violations in the field of personal data processing and information protection.

Keywords: administrative offenses; personal data; data protection; arbitrage practice.

Введение

Цифровая экономика оказывает положительное влияние на все сферы жизни общества, но данные процессы сопровождаются и негативными последствиями, которые связаны с угрозами утечки информации ограниченного доступа, в том числе и персональных данных (далее — ПДн). Чем быстрее происходит цифровизация, тем острее стоит вопрос о реализации мер защиты информации правовыми методами, включающими в себя разработку законодательных и нормативных правовых документов, регулирующих отношения субъектов по защите информации, применение этих документов, а также надзор и контроль за их исполнением.

Анализ аналитических отчетов в области информационной безопасности компаний *Positive Technologies* [URL: <https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/>] и *InfoWatch* [URL: <https://www.infowatch.ru/analytics>] позволил прийти к выводу, что основным мотивом нарушителей информационной безопасности является хищение информации. Во втором квартале 2022 г. более трети информационных атак (40%) на организации привели к утечкам конфиденциальной информации, что немногим меньше, чем в предыдущем квартале. Наиболее похищаемыми данными организаций стали ПДн (36%) и сведения, содержащие коммерческую тайну (11%). У частных лиц чаще похищали учетные и ПДн, на которые пришлось 41% и 24% соответственно.

Для исследования судебных дел о нарушениях, связанных с защитой информации, в том числе с утечкой ПДн, были выбраны следующие статьи Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ):

- ст. 13.11 «Нарушение законодательства Российской Федерации в области персональных данных»;
- ст. 13.12 «Нарушение правил защиты информации»;

- ст. 13.13 «Незаконная деятельность в области защиты информации»;
- ст. 13.14 «Разглашение информации с ограниченным доступом».

Результаты и обсуждение

Для полноты исследования был проведен анализ отчетов о деятельности Роскомнадзора как уполномоченного федерального органа исполнительной власти по защите прав субъектов персональных данных [URL: <https://rkn.gov.ru/>]. Сравнительный анализ тематик поступающих в Роскомнадзор обращений показал возрастающую активность граждан в части реализации ими законодательно закрепленных прав в сфере защиты ПДн. За 2021 г. в Роскомнадзор поступило 55 633 обращения граждан, связанных с данной тематикой (+31,7% по сравнению с 2020 г.), из них: 2282 гражданина обратились с просьбой о разъяснении отдельных положений Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»; 743 — о разъяснении вопросов по ведению реестра операторов ПДн; 49 939 — с жалобами на неправомерное использование их персональных данных. Подавляющее число жалоб касалось защиты ПДн в связи с их размещением в сети Интернет, организацией деятельности банков и передачей ПДн граждан коллекторским агентствам. В отношении кредитных организаций распространены жалобы на передачу ПДн без согласия граждан, а в отношении коллекторских агентств — на обработку ПДн граждан без их согласия.

В 2021 г. деятельность Роскомнадзора в качестве уполномоченного органа по защите прав субъектов ПДн приобрела более динамичный характер, со вступлением в силу новых законодательных норм активизирована судебно-претензионная деятельность, расширены формы и методы профилактической работы. За 2021 г. Роскомнадзором и его территориальными органами было составлено 225 протоколов об административных правонарушениях по ст. 13.11 КоАП РФ (+38,0% по сравнению с 2020 г.), а по результатам рассмотрения указанных материалов наложено административных штрафов на общую сумму 40 212 000 руб. (в 4,7 раза больше, чем 2020 г.). При этом в 2021 г. в Реестр нарушителей прав субъектов ПДн на основании принятых в пользу Роскомнадзора и его территориальных органов 69 положительных решений включено только 93 интернет-ресурса, тогда как за 2020 г. на основании 58 положительных решений в Реестр нарушений было включено 726 интернет-ресурсов. При этом за 2021 г. в 50 случаях операторы обработки ПДн самостоятельно удалили информацию без применения принудительных мер, а за 2020 г. из Реестра нарушителей было исключено 954 интернет-ресурса.

На сайте Судебного департамента при Верховном Суде РФ [URL: <http://www.cdper.ru/>], как субъекта официального статистического учета, представлена информация о количественных показателях рассмотрения

федеральными судами общей юрисдикции, федеральными арбитражными судами и мировыми судьями дел и материалов в порядке уголовного, гражданского, административного, арбитражного судопроизводства и судопроизводства по делам об административных правонарушениях. Но официальная судебная статистика Судебного департамента включает общее количество дел по статьям КоАП РФ, выбранных для исследования, без возможности определить число дел по каждой отдельной статье (табл. 1). При этом ст. 13.11.1 КоАП РФ была нами исключена из рассмотрения, так как она не относится к предмету исследования.

Таблица 1

Официальная статистика по статьям КоАП РФ за 2019—2021 гг.

Наименование вида правонарушения	Статьи КоАП РФ	Показатель	Отчетный период		
			2019	2020	2021
Нарушение установленного законом порядка сбора, хранения, использования или распространения информации о гражданах (ПДн); нарушение правил защиты информации; незаконная деятельность в области защиты информации; разглашение информации с ограниченным доступом; распространение информации о свободных рабочих местах или вакантных должностях, содержащей ограничения дискриминационного характера	13.11; 13.11.1; 13.12 (ч. 2, 4, 5); 13.13; 13.14	Всего поступило дел за отчетный период	1686	1078	693
		Всего рассмотрено дел (по числу лиц)	1683	1 071	704
		Сумма административных штрафов (руб.), наложенных по вступившим в законную силу постановлениям в отчетном периоде	3 561 800	10 128 200	6 130 301

Государственная автоматизированная система Российской Федерации «Правосудие» (ГАС «Правосудие») [URL: <https://sudrf.ru/>] помогла уточнить наличие актов судебных дел по выбранным для исследования статьям КоАП РФ. Результаты поиска дел федеральных судов общей юрисдикции, судебных участков мировых судей и Верховного Суда РФ за 2019—2022 гг. по отобранным статьям КоАП следующие:

— по ст. 13.11—13.14 КоАП РФ за 2019—2021 гг. в ГАС «Правосудие» было обнаружено 1889 записей, а 45,9% из них с текстом судебного акта. При этом 71,1% записей квалифицируются по ст. 13.11 КоАП РФ. Каждая запись ГАС «Правосудие» содержит информацию об одном судебном заседании по тому или иному делу. Число записей приведены суммарно за три года, если делать выборки отдельно по каждому году, то ГАС «Правосудие» выдает число записей, сумма которых не совпадает с общим количеством;

— по ст. 13.11—13.14 КоАП РФ с начала 2022 г. было обнаружено 472 записи (44,5% содержат текст судебного акта), при этом 86,2% из них квалифицируются по ст. 13.11 КоАП РФ;

— согласно полученному распределению судебных дел за 2019—2022 гг.: 74,8% записей в ГАС «Правосудие» относятся к ст. 13.11 КоАП РФ, половину из которых составляют дела по ч. 1 данной статьи (рис. 1).

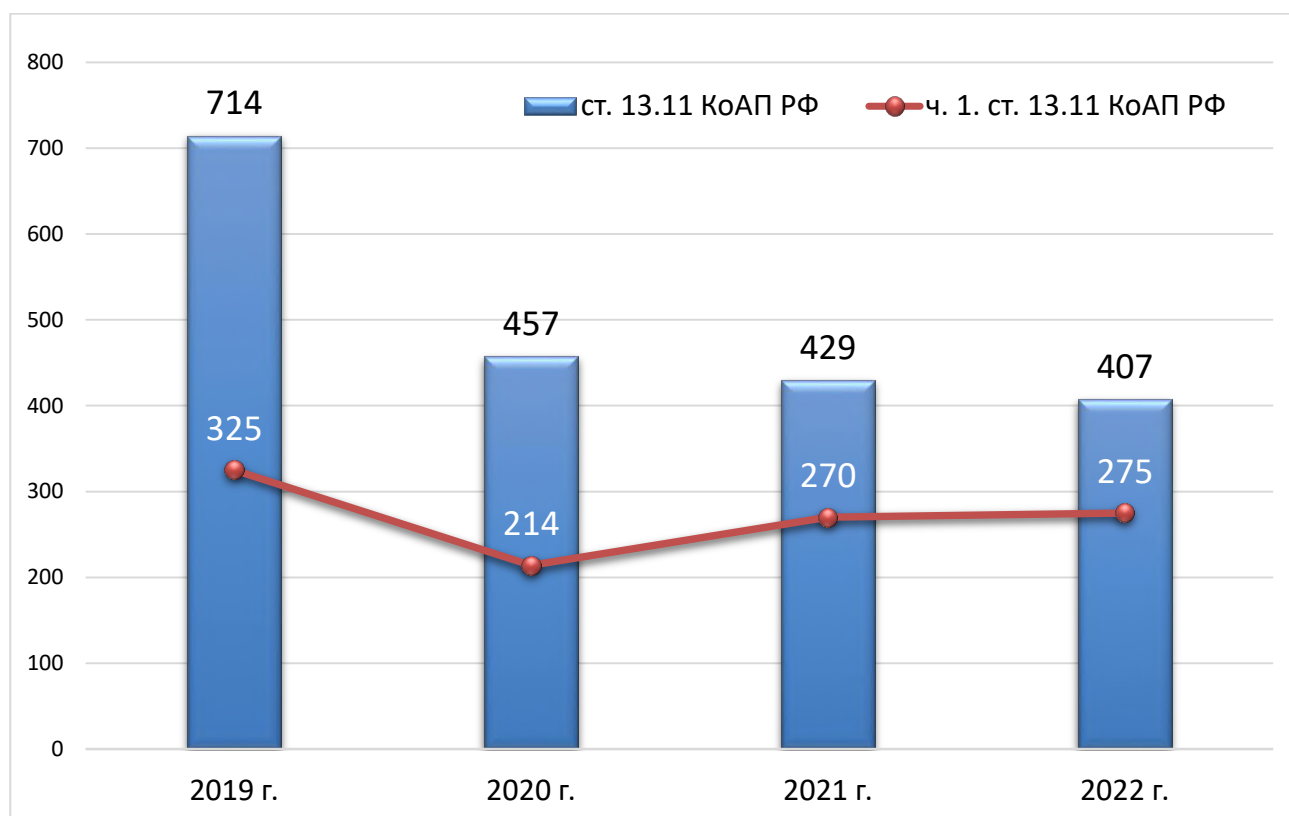


Рис. 1. Количество записей в ГАС «Правосудие»

Географическое распределение судов, в которых за 2019—2022 гг. рассматривали дела по ст. 13.11 КоАП РФ: 95% дел были рассмотрены в регионах и только 5% — в Москве и Московской области, при этом только 30% дел закончились назначением наказаний нарушителям в области обработки ПДн. Например, самый крупный штраф в 70 тыс. руб. был назначен судом по ч. 1 ст. 13.11 КоАП РФ одной компании за передачу ею другой ПДн лица без его согласия. Наименьший штраф в 2021 г. (500 руб.)

был назначен председателю совета дома за размещение сведений о контактных данных жителей дома на дверях подъезда.

При анализе судебных дел не была прослежена явная корреляции между тяжестью нарушения и величиной наказания. Например, в районном суде в Архангельской области было рассмотрено следующее дело: ответчица в период с 10 января 2020 г. по 1 апреля 2021 г. использовала фотокопию паспорта гражданки России для оформления кредитов в микрофинансовых организациях на ее имя. За это правонарушение ответчице было назначено наказание в виде административного штрафа в размере 2000 руб.

Выводы

Так как в ГАС «Правосудие» отсутствуют судебные акты по существенной части записей, то установить суть нарушения, которое послужило причиной возбуждения дела, невозможно. При сравнении числа записей в ГАС «Правосудие» с данными официальной статистики Судебного департамента РФ (табл. 1) за 2019—2021 гг. можно сделать вывод, что в государственную систему вносят меньше судебных решений, чем их было вынесено по реальным делам (возможно, их заносят с запозданием).

Несмотря на наличие федеральных законов и статей КоАП РФ, относящихся к защите информации, в том числе ПДн, на текущий момент судебная практика в этой сфере неразвита. Причиной этому может служить отсутствие государственных требований и практики информирования пострадавших и государственных органов об утечках информации ограниченного доступа, в связи с чем необходимо установление административной и уголовной ответственности в отношении должностных лиц за неинформирование о подобных инцидентах.

УДК 656.039.41

Гандзиошин Сергей Анатольевич,

Департамент государственной политики в области морского
и внутреннего водного транспорта Минтранса России

Электронный коносамент — меры по упрощению использования в Российской Федерации

Аннотация. Перевозки грузов морским транспортом являются важнейшей составляющей мировой торговли. Правильное оформление документации при морской перевозке грузов во многом позволяет обеспечить оперативное и безопасное осуществление грузооборота, снизить риски наложения штрафных санкций и судебных разбирательств между перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями. Современные электронные технологии уже активно применяются в документационном обеспечении грузоперевозок. Однако использование электронного коносамента в Российской Федерации должным образом не урегулировано законодательством. В настоящей статье рассмотрены возможные перспективные направления совершенствования законодательства по вопросу использования электронного законодательства.

Ключевые слова: коносамент; Гамбургские правила; Роттердамские правила; мультимодальные перевозки; электронный коносамент; международное право; морское право.

Sergey An. Gandzioshin,

Department of State Policy in the Field of Maritime
and Inland Water Transport of the Ministry of Transport
of the Russian Federation

An electronic Bill of Lading, the measures to simplify its use in the Russian Federation

Abstract. Cargo shipping is the most important component of world trade. Proper processing of cargo shipping documents allows ensuring the prompt and safe implementation of cargo turnover, reduce the risks of imposing penalties and litigation between carriers, shippers, and consignees. Modern

electronic technologies are already actively used in the cargo transportation documentation. However, the use of an electronic Bill of Lading in the Russian Federation is not properly regulated by law. The current paper has discussed possible promising areas for improving legislation on the use of electronic legislation.

Keywords: Bill of Lading; Hamburg Rules; Rotterdam Rules; multimodal transportation; electronic Bill of Lading; international law; maritime law.

Развитие электронных технологий в международной торговле и соответственно в связанной с ней транспортной сфере привело уже к значительному объему электронных документов, которые заменили традиционные бумажные.

В октябре 2020 г. Минтранс России провел эксперимент по переводу транспортных накладных и путевых листов в цифровой формат при перевозке грузов автомобильным транспортом

С 1 марта 2022 г. перевозчики, отправители и получатели грузов могут в добровольном порядке формировать электронные транспортные накладные.

С 2023 г. участники грузоперевозок смогут подключиться к государственной информационной системе электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) и оформлять транспортные накладные в цифровом формате.

По мнению Минтранса России, за счет перехода на бездокументарный оборот к 2030 г. Россия сможет в шесть раз увеличить скорость перемещения грузов и передачи информации о нем. А пока развитие грузоперевозочной системы сдерживает именно то, что многие документы формируются на бумаге. Также планируется, что переход на электронные документы сократит количество выездных проверок контролирующих органов и нагрузку на бизнес. Надзорные ведомства увидят данные о перевозке после того, как компания разместит накладную в ГИС ЭПД, а водитель подтвердит приемку груза.

Успешность данного эксперимента обеспечит полный переход на безбумажный документооборот для автотранспорта и окажет положительное влияние на развитие мультимодальных перевозок [<https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9719>].

Понятно, что это — пока эксперимент и данные нормы будут дорабатываться и совершенствоваться, исходя из правоприменительной практики. Но в отношении перевозок грузов морским транспортом ситуация другая.

Широкое применение электронных коносаментов (далее — ЭК) в процессе морской перевозки грузов является одним из основных условий распространения электронных платформ для торгового финансирования. Использование ЭК позволило бы передавать документы в режиме

реального времени, значительно уменьшило бы возможность несанкционированного внесения изменений, подделки индосаментов и подписей.

Несмотря на то что обсуждение подобного перехода идет уже давно, ЭК до сих пор широко не применяется [1].

Из трех основных функций коносамента две: подтверждение передачи груза перевозчику и подтверждение заключения договора перевозки без особых проблем — могут выполняться электронным документом.

Но реализация товарораспорядительной функции вызывает сложности. Продажа товара, который находится в данный момент в море, активно осуществляется многими грузовладельцами. Это частая практика в деятельности нефтетрейдеров.

Факт отчуждения оформляется посредством давно известного и хорошо освоенного института индоссамента, используемого для передачи прав по ордерным ценным бумагам, в том числе товарораспорядительным документам. Так, по ордерному коносаменту груз будет выдан лицу, к которому ведет непрерывный ряд передаточных надписей. Бумажный документ — коносамент на обороте содержит информацию обо всех совершенных с ним операциях.

ЭК начал использоваться давно. Так, Правила для электронных коносаментов были утверждены Международным морским комитетом в Париже 29 июня 1990 г.

СМІ — Международный морской комитет — неправительственная организация, основанная в Антверпене в 1897 г. с целью унификации морского права во всех его аспектах, в 1990 г. принял Правила электронных коносаментов, чтобы установить механизм замены традиционного оборотного бумажного коносамента электронным эквивалентом.

Эти правила являются добровольными, не имеют обязательной юридической силы и действуют на основе «соглашения о взаимодействии» между торговыми партнерами. Они также не противоречат конвенциям, применимым к договору перевозки, таким как Гаагские, Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила, и в правилах четко указывается, что «договор перевозки регулируется любой международной конвенцией или национальным законодательством, которые применялись в обязательном порядке, если бы бумажный коносамент был выдан». Это позволило всем, у кого есть соответствующая технологическая возможность, создавать и использовать ЭК.

В соответствии с Правилами перевозчик при принятии груза выдает электронное сообщение грузоотправителю, содержащее описание груза, условия его перевозки и личный код грузоотправителя. Передача прав по такому коносаменту осуществляется путем передачи и подтверждения в установленном порядке личного кода, при этом груз сможет получить

лицо, имеющее ЭК на момент доставки груза в пункт назначения. Во время всех транзакций, происходящих с грузом, находящимся на морском судне, сам груз продолжает свое движение по пути следования. Все это время товар представлен в обороте лишь электронной записью, подтверждаемой личным кодом [2].

В сентябре 1999 г. начала свою деятельность *Bolero* (Организация электронной регистрации коносаментов) как электронное торговое сообщество, чтобы предоставить организациям общую и открытую систему для обмена торговыми данными и документацией в электронном виде без использования бумаги. *Bolero* находилась в совместном владении *TT (Through Transport) Club*, который представлял контейнерных перевозчиков, порты/терминалы и логистические компании, и *SWIFT* (Общество всемирных межбанковских финансовых телекоммуникаций). Проект *Bolero*, который был первой коммерческой попыткой создания ЭК, был создан как система электронного центрального реестра, позволяющая передавать право собственности между пользователями.

Система *Bolero* была одной из первых двух электронных торговых систем, одобренных Международной группой *P&I Clubs* в 2010 г., наряду с торговой системой, администрируемой *Electronic Shipping Solutions (essDocs)*. Это одобрение означало, что *P&I Clubs* под эгидой *IGP&I* будут покрывать обязательства, возникающие в отношении перевозки грузов в рамках таких утвержденных электронных торговых систем, таким же образом, как и в случае бумажного коносамента.

На сегодняшний день существует шесть электронных систем (по информации автора ресурса *Shipping and Freight Resource* Хариш Манаадиар («Начало конца бумажного коносамента» 3 мая 2020 г.)), одобренных *IGP&I*.

На техническом заседании Международной торговой палаты в Тбилиси 17 октября 2018 г. был представлен доклад юридической компании *Clyde&Co* «Юридический статус электронных коносаментов» [https://www.clydeco.com/uploads/Files/The_Legal_Status_of_E-bills_of_Lading_-_ICC_and_Clyde_Co.pdf]. В докладе было отмечено, что в то время как использование традиционного коносамента во всех юрисдикциях не вызывает проблем благодаря четким правилам и понятной судебной практике, юридический статус ЭК остается неясным. И хотя все участвующие страны урегулировали вопросы заключения контрактов в электронном виде и использования электронных подписей, специальное законодательство по ЭК разработано только в США. В соответствии с немецкими законами ЭК пока вообще «не существует» (требуется и запланирована разработка специальных нормативных актов).

В большинстве стран перевод ЭК в бумажный вызывает вопросы. Даже там, где это возможно (например, в Сингапуре), еще не сложилась

достаточная судебная практика. Также возникают сомнения в части определения даты документа при переводе из электронного вида, что может иметь значение, например, для финансирующих банков.

Во всех случаях наиболее предпочтительным является обращение ЭК в рамках «клуба» («закрытые» системы, такие как *Bolero*, *essDocs*), так как взаимоотношения между участниками из разных стран регулируются единым соглашением. Иные же схемы, где участники не заключали специальное соглашение, пока не являются работоспособными [1].

Использование ЭК отечественными организациями является редким случаем, при этом поставка осуществляется за границу России. Для полноценного использования ЭК нашей стране нужно не только переработать законодательство в данной части, но и создать необходимую инфраструктуру.

Правовые моменты использования ЭК в России были отражены в приложении 9 к докладу компании *Clyde&Co* об ЭК. По мнению авторов доклада, российское законодательство прямо не регулирует вопросы, связанные с ЭК; какие-либо нормативные акты, запрещающие или ограничивающие применение данного инструмента, отсутствуют. Вместе с тем есть ряд моментов, препятствующих распространению ЭК в России.

ЭК является бездокументарной ценной бумагой, и к нему применимы все требования, установленные для данного вида ценных бумаг. Права по ней должны быть закреплены в решении о ее выпуске. Права на бездокументарную ценную бумагу должны быть зарегистрированы лицом, действующим по поручению эмитента или на основании договора с правообладателем. Ведение учета данных прав является лицензируемым видом деятельности (профессиональные участники рынка ценных бумаг).

Регистратор несет солидарную ответственность с эмитентом за убытки, связанные с неправильной регистрацией прав. Распоряжение бездокументарной ценной бумагой, в том числе исполнение, передача прав, осуществляется путем обращения к регистратору. При нарушении установленных Гражданским кодексом РФ правил регистрации перехода прав у лица, получившего права на ЭК, отсутствует право требовать выдачи товара.

Понятно, что такие правила труднореализуемы, а участие профессиональных участников рынка ценных бумаг потребует создания сложной инфраструктуры и приведет к удорожанию процесса. Сложные правила регистрации прав отличают ЭК не в лучшую сторону от традиционных бумажных коносаментов, для передачи прав по которым достаточно индоссамента.

Кроме того, круг лиц, имеющих возможность работать с ЭК, ограничен даже в тех странах, где ЭК уже широко используется. Также может возникнуть необходимость перевода ЭК в традиционный бумажный вид.

Сегодня такая процедура в отечественном правовом поле вызывает большое количество вопросов, а судебная практика отсутствует.

Однако необходимость развития законодательства для ЭК понимается на государственном уровне. Например, План мероприятий по направлению «Нормативное регулирование» программы «Цифровая экономика Российской Федерации» (утвержден Правительственной комиссией по использованию информационных технологий для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности (протокол от 18 декабря 2017 г. № 2)) предусматривает внесение в Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и иные нормативные акты положений, регулирующих возможность применения ЭК.

Также положения об использовании ЭК есть в Плате мероприятий на период 2021—2024 годов по реализации Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года в части реализации механизма получения электронного документа, сформированного в процессе подготовки товара к отправке (в том числе и коносамента), из «единого окна», функционирующего в иностранной юрисдикции, что позволит отказаться от необходимости предоставления документов российскими участниками внешнеэкономической деятельности, перевозчиками и другими лицами. То есть документ, однократно полученный в российский сегмент «единого окна», станет доступным (в пределах установленных прав доступа) для его использования всеми государственными органами для принятия ими необходимых решений. В итоге это позволит сократить временные и финансовые затраты участников внешнеэкономической деятельности.

То есть государство предпринимает попытки совершенствования законодательства по данному вопросу, но пока, на наш взгляд, недостаточные.

Морской транспортный комплекс несет потери от поддельных коносаментов, не до конца урегулированных процессов порядка выдачи и направления телекс-релизов на грузы, сбоев автоматизированных систем при работе судов, складов и терминалов. Летом 2017 г. сбои в работе компьютерных систем серьезно повлияли на деятельность большого количества судоходных компаний, в том числе на операции по выдаче контейнеров, буксировке, бункеровке и работе нефтяных танкеров [<https://inmarin.ru/press-centr?id=350000>].

Этот вопрос также обсуждался на Интернет-портале <https://larditrans.com/> 10 мая 2020 г.: за три года три крупных морских перевозчика подверглись кибератакам. Три кибератаки на трех крупнейших

контейнерных перевозчиков являются показателем того, что вопросам кибербезопасности необходимо уделять больше внимания.

Наличие подобных фактов является одной из основных причин того, что внедрение ЭК до сих пор не находит безусловной поддержки в российском судоходном сообществе. Причиной нежелания российских судоходных компаний использовать ЭК является недоверие к надежности и безопасности технологических процессов создания документа и его оборота. Вышеуказанные факты, безусловно, поддерживают это недоверие.

Естественно важным моментом являются технические решения использования ЭК: делается все больше и больше попыток решить проблему «центрального контрагента» посредством применения технологии распределенного реестра (блокчейн). Здесь примером может служить израильский стартап *WAVE* (www.wavebl.com), который участвовал в одной из первых пилотных аккредитивных сделок на блокчейне.

Очевидно, что для более широкого использования ЭК в российском судоходстве необходимы не только значительные усилия участников рынка, особенно транспортных компаний, но и активное участие государства.

Плюсы от использования ЭК очевидны: экономия средств на операционные расходы, скорость обмена документами, прозрачность передвижения груза и прав на него. Но для этого необходимо провести комплекс мероприятий по законодательному регулированию данного вопроса и созданию на уровне государства отдельной инфраструктуры по оформлению и обороту ЭК. Данная инфраструктура, безусловно, должна быть интегрирована в государственные информационные системы для контроля со стороны государства, а также для контроля в необходимой степени со стороны участников процесса морской перевозки. Полагаю, что государством должен быть определен оператор данной системы в Российской Федерации.

В дальнейшем, в процессе использования будут выявлены и устранены все сложности, связанные с внедрением нового стандарта работы, работа с ЭК перестанет быть исключением, а станет привычным делом. Но полагаем, что здесь инициатива внедрения должна исходить от государства, так как пока частной инициативы судоходных компаний не наблюдается.

Электронная торговля, электронный документооборот все активнее и в большем объеме входят в нашу жизнь, и чтобы впоследствии не остаться в отстающих и не приобретать технологии или подключаться к иностранным системам (что, как показывает сегодняшняя ситуация, может быть использовано в политических целях), необходимо развивать отечественную систему оборота ЭК, которую в дальнейшем уже

необходимо интегрировать в аналогичные международные системы, а это потребует проведения мероприятий по проработке единых стандартов, продвижению проектов и инициатив, направленных на упрощение процесса международной торговли.

В части законодательного регулирования, полагаем, целесообразно дополнить отраслевое законодательство — Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации — нормами, регулирующими оформление и использование ЭК. Так как общие нормативные правовые акты (к примеру, Гражданский кодекс Российской Федерации) не содержат принципиальных препятствий для использования ЭК, а при этом Кодекс торгового мореплавания РФ больше учитывает предмет регулирования — деятельность морского транспорта, что может упростить и ускорить внесение данных поправок.

Литература

1. Ивашкова, Т. Электронные коносаменты: преодолимы ли препятствия на пути диджитализации внешней торговли? / Т. Ивашкова // Международные банковские операции. — 2019. — № 1.
2. Цветков, И. В. Договорное регулирование товарного рынка: тенденции и перспективы в свете цифровизации экономики и использования современных технологий / И. В. Цветков, С. Ю. Филиппова // Закон. — 2019. — № 5.

References

1. Ivashkova, T. Elektronnyye konosamenty: preodolimy li prepyatstviya na puti didzhitalizatsii vneshney trgovli? [Electronic bills of lading: are the obstacles to the digitalization of foreign trade overcome?] / T. Ivashkova // Mezhdunarodnyye bankovskiy operatsii. — 2019. — № 1.
2. Tsvetkov, I. V. Dogovornoye regulirovaniye tovarnogo rynka: tendentsii i perspektivy v svete tsifrovizatsii ekonomiki i ispol'zovaniya sovremennykh tekhnologiy [Contractual regulation of the commodity market: trends and prospects in the light of the digitalization of the economy and the use of modern technologies] / I. V. Tsvetkov, S. YU. Filippova // Zakon. — 2019. — № 5.

УДК 656.02

Павлова Алла Викторовна,
кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
alpav71@mail.ru

Анализ развития транзитного потенциала страны за счет использования Северного морского пути

Аннотация. В нынешних условиях принципиально меняется экономическая модель мирового развития, обостряется конкурентная борьба за лидерство. Ключевым фактором рыночной конкуренции становится внедрение нововведений, использование все более эффективных продуктов и технологий. Именно благодаря этим процессам распространения новейших продуктов и внедрения новых технологий получает развитие глобализация. Национальные интересы государственной арктической политики России свидетельствует о том, что ее целью является усиление эксплуатации природных ресурсов для обеспечения развития остальной части страны. Важным условием развития перевозок в Арктике становится поиск возможностей снижения транспортной составляющей в стоимости перевозимых грузов, анализ существующих логистических схем и поиск новых. В связи с этим актуализируется значимость Северного морского пути как наиважнейшей морской магистрали России в Арктике для развития арктической транспортной системы и дальнейшего освоения северных территорий. Кроме этого, Северный морской путь имеет значение с точки зрения использования международных морских транзитных перевозок. В статье рассмотрено современное состояние развития транзитного потенциала России за счет использования Северного морского пути. В ходе проведения анализа выявлены проблемы и определены направления совершенствования его использования.

Ключевые слова: Северный морской путь; транзитные перевозки; арктическая транспортная система; международные морские перевозки; портовая инфраструктура.

Alla V. Pavlova,

Candidate of Economic Sciences, associate professor,

Russian University of Transport

Analysis of the development of the country's transit potential using the Northern Sea Route

Abstract. In the current conditions, the economic model of world development is fundamentally changing, intensifying the competition for leadership. The key factor in market competition is the introduction of innovations, the use of more and more efficient products and technologies. It is through these processes of the latest products' distribution and the new technologies' introduction that globalization is developing. The national interests of Russia's state Arctic policy indicate that the goal is to increase the exploitation of natural resources to ensure the development of the rest of the country. An important condition for the transportation development in the Arctic is to look for opportunities to reduce the transport share in the cost of transported goods, to analyze the existing logistics schemes and to find new ones. In this regard, there is an importance of the Northern Sea Route as the most important Russian sea route in the Arctic to develop the Arctic transport system and northern territories. Finally, the Northern Sea Route is important in terms of the use of international transit shipping. The current paper has considered the current state of development of the transit potential of Russia using the Northern Sea Route. During the analysis, there have been identified the concerns and directions for improving its use.

Keywords: the Northern Sea Route; transit shipping; Arctic transport system; international shipping; port infrastructure.

Использование Северного морского пути (далее — СМП) и его транзитного потенциала несет в себе глобальную, национальную и региональную значимость в условиях обеспечения экономических интересов страны и в целом национальной безопасности Российской Федерации в Арктике.

Тематика использования СМП и его транзитного потенциала активно исследуется такими российскими и зарубежными учеными, как Е. П. Башмакова, В. А. Корецкая-Гармаш, С. Р. Гармаш, М. Н. Григорьев, В. Л. Ерохин, М. В. Ульченко, А. М. Хорев, М. Цзюнь и др.

Использование СМП широко рассматривается в научной литературе в различных плоскостях, отмечая в частности его важность и стратегическую необходимость развития для дальнейшего использования сырьевых ресурсов и их транспортировки на экспорт. При этом авторы-исследователи отмечают ряд проблем, связанных с развитием СМП. Надо

отметить, что в научной литературе вопросу транзитного потенциала СМП уделено недостаточно внимания, что влечет за собой необходимость дальнейшего исследования.

Е. П. Башмакова, М. В. Ульченко представили исследование инфраструктуры СМП, что, по их мнению, выявило необходимость реконструкции и потребность в строительстве новых портов, ледокольного флота, создания спутниковой связи и т.д. Однако был сделан вывод, что «в настоящее время и в ближайшее десятилетие объем грузоперевозок по СМП ... будет практически полностью формироваться за счет российских грузоотправителей» [1].

М. Н. Григорьев отмечает важность СМП в рамках освоения материковой и морской северной зоны России и транспортировки минеральных ресурсов, указывая на «централизованное планирование морских грузовых перевозок и координацию действий участников, что могло бы увеличить привлекательность использования СМП, в том числе и для транзитных перевозок» [2].

В соответствии с ч. 5 ст. 30 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» и распоряжением Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р «Об утверждении Плана развития Северного морского пути на период до 2035 года» утвержден план развития инфраструктуры СМП на период до 2035 г. В части реализации транзитного потенциала страны планируется строительство порта-хаба для организации транзитных перевозок во Владивостоке. Для развития транспортно-логистической инфраструктуры предполагается строительство транспортно-логистического узла в морском порту Корсаков на Сахалине, развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, строительство баз бункеровки и техобслуживания в портах Тикси и Диксон [<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/#1000>].

В реализации данного проекта, в частности раздела 1.3. «Развитие транзитных перевозок», участвуют Минвостокразвития России, Минтранс России (Росморречфлот) и Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом».

Кроме этого, Государственная комиссия по вопросам развития Арктики представляет на утверждение в Правительство РФ планы реализации крупных инвестиционных проектов в Арктической зоне Российской Федерации, направленные на развитие грузопотока по СМП.

На рис. 1 видно, что акватория СМП охватывает все северные морские порты России и соединяет западную часть материка с восточной.



Рис. 1. Акватория Северного морского пути [http://www.nsra.ru]

Объем перевозок по СМП ежегодно увеличивается. В 2021 г. в сравнении с 2013 г. в целом вырос на 30 954 тыс. т или в 7,9 раз, преимущественно за счет внутренних перевозок на 30 089 тыс. т, или почти в 11 раз, и незначительно в сравнении с внутренними перевозками, на 865 тыс. т или на 26,4% за счет международного транзита (табл. 1).

В 2021 г. вновь отмечается увеличение в целом объема грузовых перевозок по СМП до 34868 тыс. т, [https://www.fedstat.ru/indicator/51479?ysclid=lb11by2rbl609101068], что на 1888 тыс. т или на 5,7% больше, чем за период 2020 г. Необходимо отметить, что в 2021 г. произошло фактическое превышение целевого показателя (32 млн т), обозначенного в паспорте федерального проекта «Развитие Северного морского пути» [https://arctic-russia.ru/article/gruzooborot-sevmorputi-v-2021-godu-rost-sverkh-ozhidaniy/?ysclid=lb10wpg27t144697774].

Сверх плана в 2021 г. вырос также транзитный грузопоток из порта Мурманск — на 0,8 млн т. Такой же прирост показали перевозки через порт Архангельск. Немного отстал и порт Сабетта с показателем 0,6 млн т [https://arctic-russia.ru/article/gruzooborot-sevmorputi-v-2021-godu-rost-sverkh-ozhidaniy/?ysclid=lb10wpg27t144697774].

В целом на середину декабря 2021 г. транзитный поток СМП увеличился до 2041 тыс. т, что на 760 тыс. т или на 59% выше аналогичного показателя 2020 г.

При этом приведенные статистические данные характеризуют значительное недоиспользование транзитного потенциала СМП.

Таблица 1

Показатели	Год									Отклонения 2021 г. к 2013 г.	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	абсолютные	относительные
Внутренние перевозки	2738	3708	5392	7265	9737	19 689	30 803	31 698	32 827	30 089	1098,9

Международный транзит	1176	274	40	215	194	491	697	1281	2041	865	26,4
Всего	3914	3982	5432	7480	9931	20 180	31 500	32 979	34 868	30 954	790,9

Источник: Составлено на основе

[<https://www.fedstat.ru/indicator/51479?ysclid=lb3l4tu7qi929141011>]

Структура объемов грузоперевозок по СМП свидетельствует о преимущественном превалировании внутренних перевозок, которые с 2014 г. стали стремиться к 100%. Если в 2013 г. удельный вес международного транзита составлял 30% в общей совокупности перевозок по СМП, то в 2021 г. уменьшился на 24,1 п. п. и достиг значения 5,9%. Можно констатировать, что с введением против России санкций активность использования транзита по СМП резко сократилась. Однако статистические данные показывают, что начиная с 2020 г. наметилась тенденция к увеличению доли транзитных перевозок по СМП (рис. 2).



Рис. 2. Динамика доли транзитных перевозок по СМП за 2013—2021 гг., %

Структура транзитных перевозок СМП по видам грузов в 2020 г. представлена преимущественно минеральными ресурсами, причем наибольший удельный вес приходится на железную руду (78%). Все остальные виды ресурсов или товаров имеют незначительную долю, от 7% и меньше. В 2021 г. преобладающим грузом транзитных перевозок по СМП также как и в предыдущий период оставалась железная руда (1358 583 млн т).

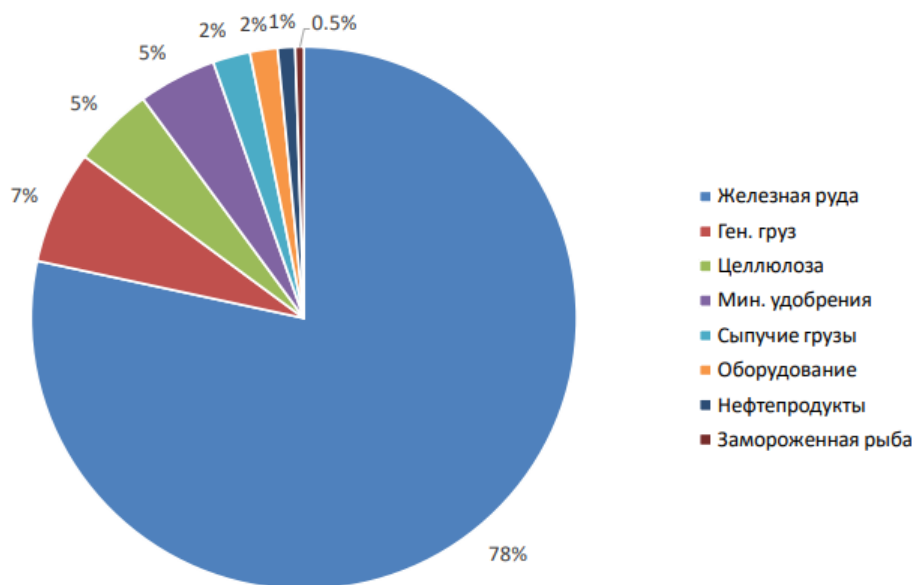


Рис. 3. Транзитные перевозки СПМ, 2020 г.

[<https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf>]

За десятилетний период (2011—2020 гг.) наблюдается «скачкообразная» тенденция объемов и направления транзитных перевозок по СМП. Явный спад и по объему перемещения грузов, и по направлениям материального потока можно отметить в санкционный период между Западом и Россией (2014—2017 гг.). В более благоприятные периоды (2011—2013 гг. и 2018—2020 гг.) при увеличении объемов превалировал материальный поток с запада на восток, кроме единственного периода — 2016 г. Также 2018 г. характеризуется практически равными объемами транзитных потоков между направлениями «с востока на запад» и «с запада на восток», что подчеркивает сложившуюся ситуацию. В 2020 г. в сравнении с 2011 г. существенно превалирующий транзитный поток приходился на направление «с запада на восток» при превышении объема более чем в 1,5 раза. Небольшой объем транзитного потока приходился на направление «с востока на запад» при снижении его в 2020 г. в сравнении с 2011 г. примерно на 50% (рис. 4).

В 2021 г. по СМП перевозилось: в восточном направлении чаще всего сырье — железорудный концентрат, древесина, уголь, а западном генеральные грузы [<https://arctic-russia.ru/article/gruzooborot-sevmorputi-v-2021-godu-rost-sverkh-ozhidaniy/?ysclid=lb10wpg27t144697774>].

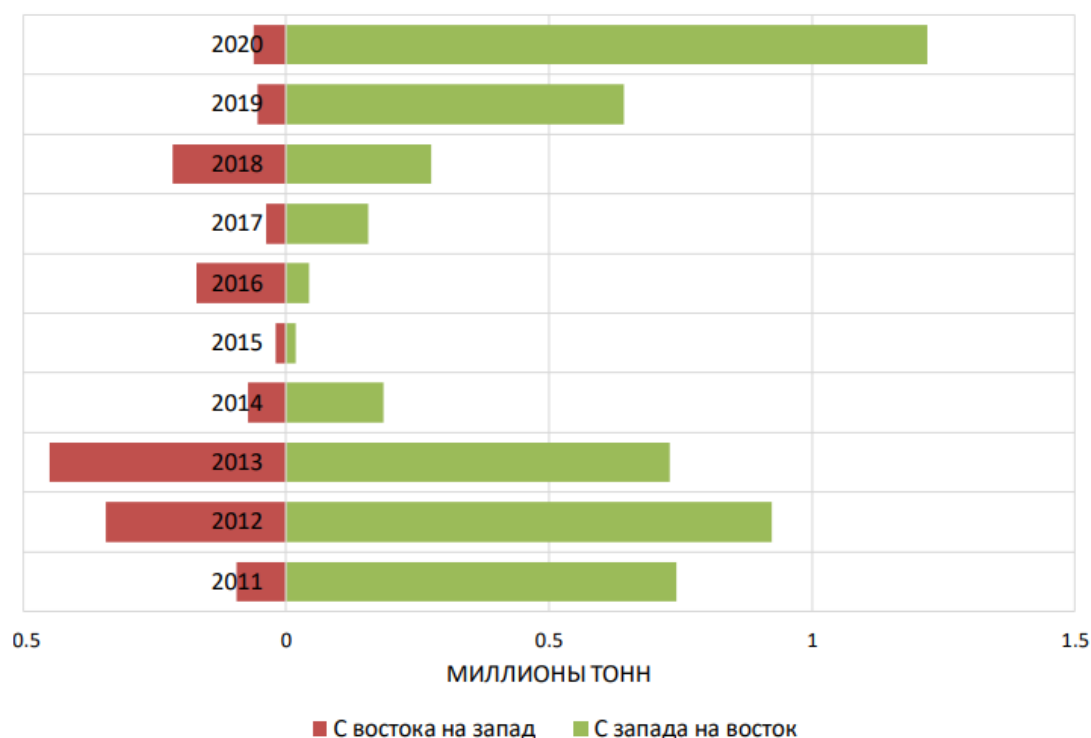


Рис. 4. Объемы и направления транзитных перевозок по СМП, млн т
(<https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf>)

Объемы транзитных перевозок по СМП в 2020 г. составили более 1,2 млн т, превысив все уровни за прежние девять лет с 2011 г. Весь десятилетний период демонстрирует сырьевую направленность, однако с 2015 г. появилась видимая доля в общей массе грузов оборудования и остальных товаров (рис. 4).

За десятилетний период (2011—2020 гг.) основными видами потоков, перемещаемых транзитом по СМП, явились минеральные сырьевые ресурсы. Необходимо отметить, что с 2015 г. в структуре товарных потоков несколько увеличились объемы оборудования и остальных грузов. Кроме этого, видна четкая тенденция к увеличению за рассматриваемый период транзита железной руды (1 004 134 млн т) (рис. 5).

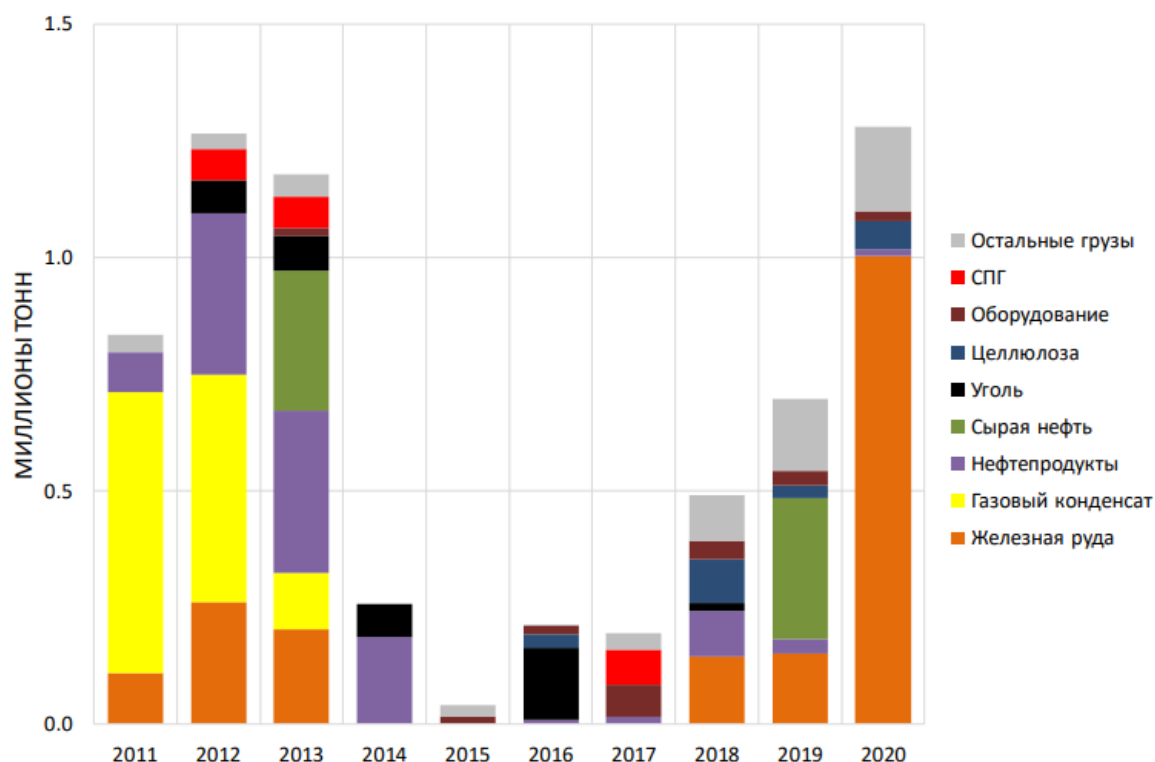


Рис. 5. Объемы по основным группам товаров, перемещаемых транзитом в рамках СМП, млн т [https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf]

За рассматриваемый период по направлению «с запада на восток» перемещали преимущественно железную руду, газовый конденсат, сырую нефть и нефтепродукты, а по направлению с «востока на запад» транзитом по СМП осуществлялись перевозки нефтепродуктов, угля, оборудования (рис. 6).

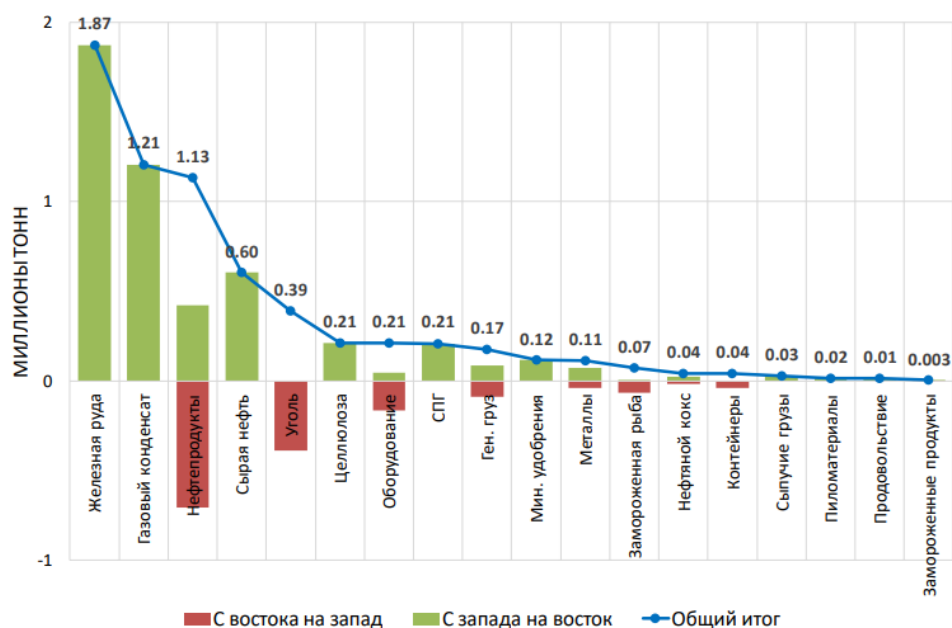


Рис. 6. Направления в разрезе основных групп транзитных перевозок товарных потоков по СМП за 2011—2020 гг., млн т [https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf]

Чаще всего транзитные перевозки осуществлялись судами ледовых классов Arc4 (самостоятельное плавание в разреженных однолетних арктических льдах толщиной до 0,6 м в зимне-весеннюю навигацию и до 0,8 м в летне-осеннюю навигацию), Ice2 (самостоятельное плавание в неарктических морях в мелкобитом разреженном льду), совсем редко в 2017 г. Arc7 (самостоятельное плавание в сплоченных однолетних арктических льдах толщиной до 1,4 м в зимне-весеннюю навигацию и до 1,7 м в летне-осеннюю навигацию при эпизодическом преодолении ледовых перемычек с помощью работы набегам) и в 2020 г. Arc5 (самостоятельное плавание в разреженных однолетних арктических льдах толщиной до 0,8 м в зимне-весеннюю навигацию и до 1,0 м в летне-осеннюю навигацию) [https://victoria-online.ru/class/rs_class_info.htm] (рис. 7).

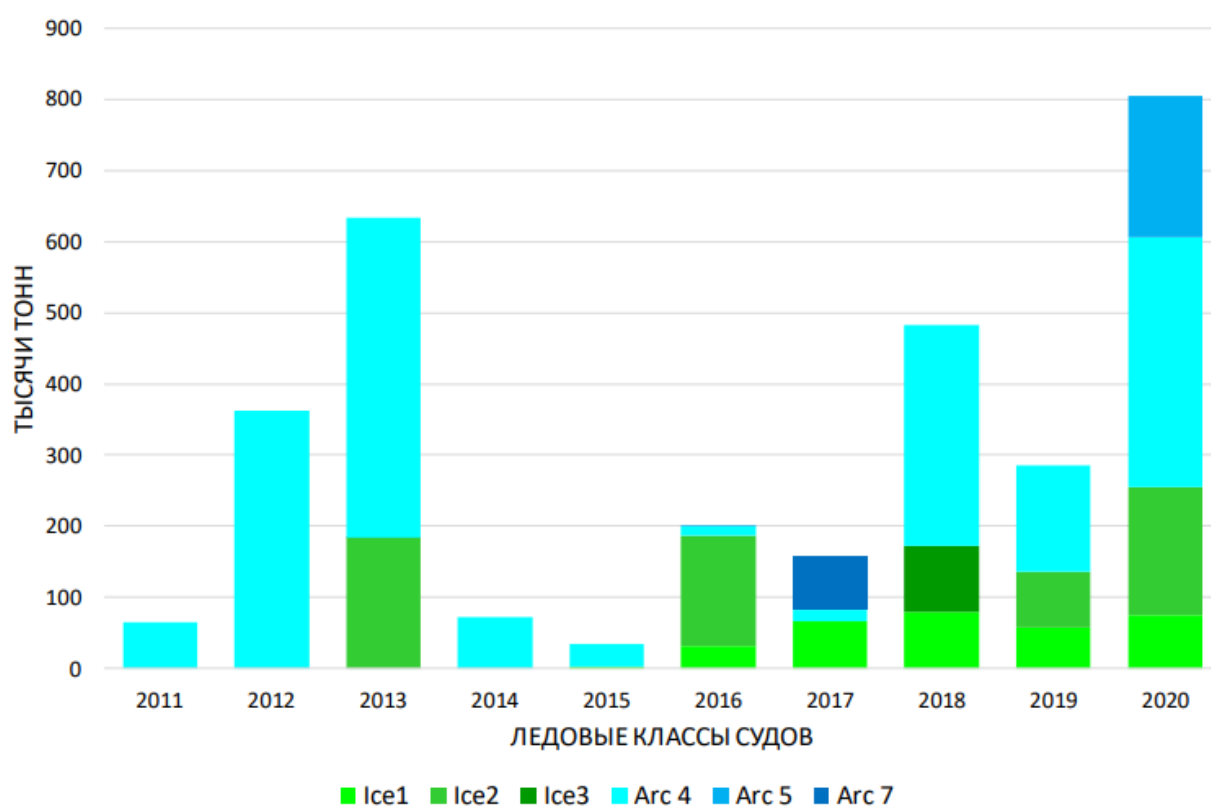


Рис. 7. Транзитные перевозки судами различных ледовых классов, млн т
[<https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf>]

Судя по данным, не используются ледоколы, осуществляющие самостоятельное плавание в сплоченных однолетних и двухлетних арктических льдах толщиной до 2,1 м в зимне-весеннюю навигацию и до 3,1 м в летне-осеннюю навигацию и с выполнением ледокольных работ в течение всего года.

Преимущественно за весь исследуемый период используются крупнотонажные суда, осуществляющие международные транзитные перевозки по СМП от 30 до 120 тыс. т (рис. 8).

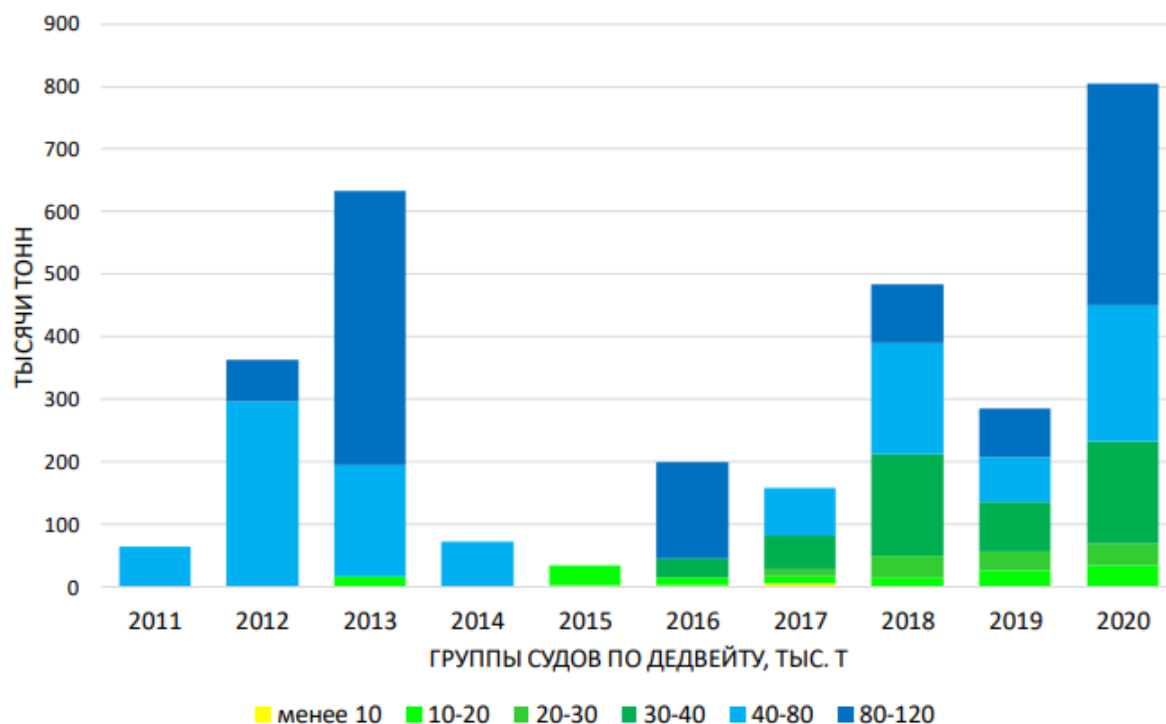


Рис. 8. Международные транзитные перевозки судами различного дедвейта, тыс. т
[<https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf>]

В 2020—2021 гг. количество проходов судов под флагами иностранных государств доминируют с увеличением их доли до 76%, а соответственно под российским флагом теряют свои позиции с тенденцией к снижению их доли до 14% (табл. 3).

При этом наиболее часто использовали СМП по объему перевозимых грузов и количеству осуществляемых рейсов норвежские, китайские и немецкие компании. На треть увеличилось время прохождения СМП.

Таблица 2

Показатели транзитного судоходства СМП, 2020—2021 гг.

Показатели	2020г.	2021г.	Отклонения 2021 г. к 2020 г.	
			абсолютные	относительные
Количество проходов судов, ед., из них:	61	92	31	50,8
— под российским флагом	19	13	6	31,6
Доля проходов судов под российским флагом, %	31	14	17 п.п.	
— под иностранными флагами	42	79	37	88,1
Доля проходов судов под иностранскими флагами, %	69	76	7 п.п.	
Среднее время прохождение СМП, сут.	8,30	11,08	2,78	33,5

Количество выданных разрешений в 2020 г. в сравнении с 2013 г. увеличилось в целом на 379 или в 1,6 раза, преимущественно за счет разрешений для российских судов на 348 или в 1,7 раза, а также в меньшей степени за счет разрешений для иностранных судов на 31 или 1,2 раза (табл. 3).

Таблица 3

Динамика количества выданных разрешений на грузоперевозки по СМП

Показатели	Год								Отклонения 2020 г. к 2013 г.	
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Абсолютные	Относительные
Российские суда	509	520	590	574	555	701	699	857	348	168,4
Иностранные суда	126	111	125	144	107	91	100	157	31	124,6
Итого	635	631	715	718	662	792	799	1014	379	159,7

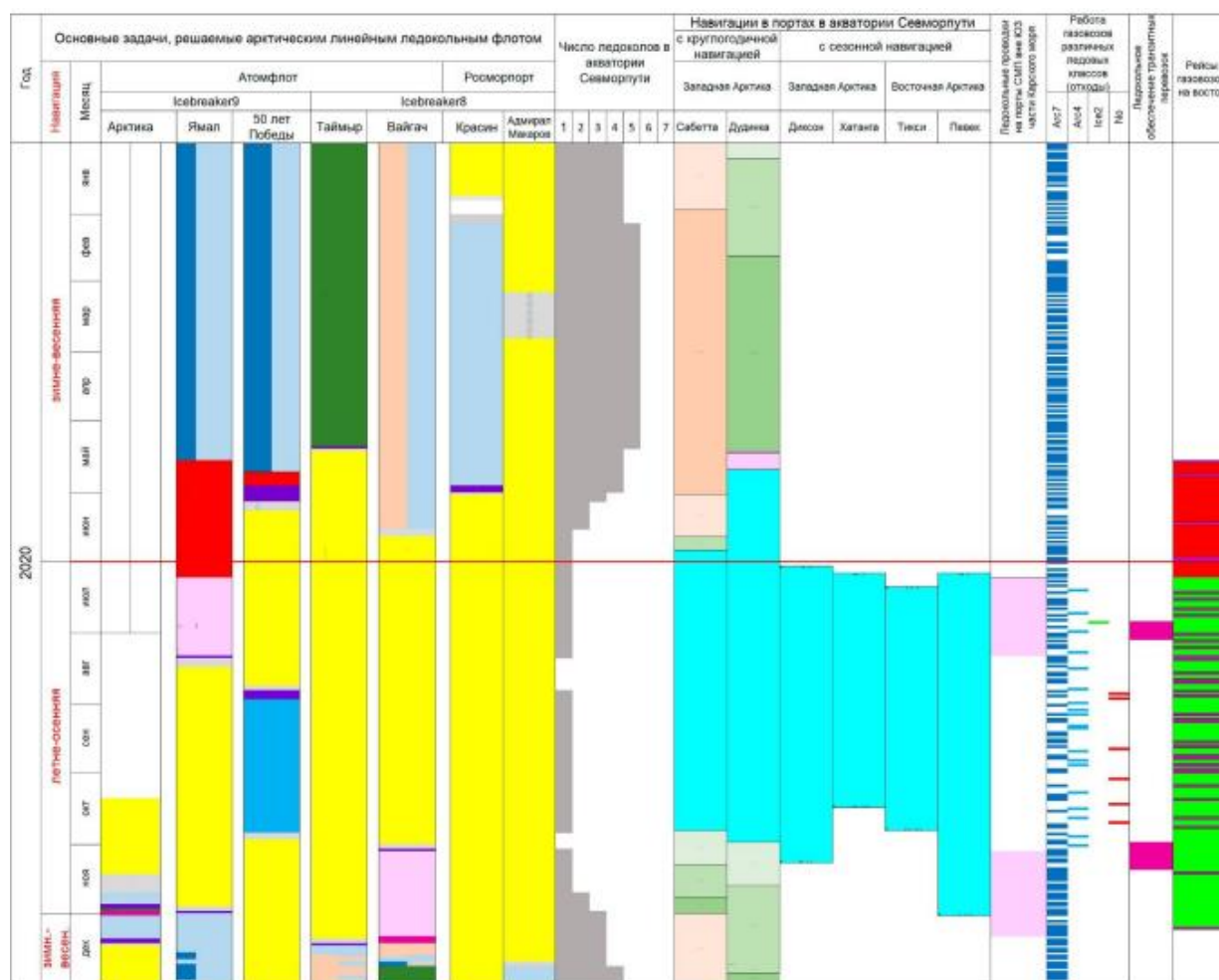
Источник: [<https://www.fedstat.ru/indicator/51479?ysclid=lb3l4tu7qi929141011>]

Структура выданных разрешений на грузоперевозки по СМП свидетельствует, что наибольшая их доля за все рассматриваемые годы приходилась на российские суда — более 80% и не более 20% на иностранные суда. При этом доля разрешений для российских судов в 2020 г. по сравнению с 2013 г. несколько увеличилась (на 4,3 п.п.), а соответственно доля разрешений для иностранных судов уменьшилась (рис. 9).



Рис. 9. Структура выданных разрешений на грузоперевозки по СМП
[<https://www.fedstat.ru/indicator/51479?ysclid=lb3l4tu7qi929141011>]

На рис. 10 представлена работа ледокольного флота СМП.



Обозначение:

- Работа вне проектов в акватории Севморпути**
- нахождение в акватории Севморпути
 - проводка судов в восточном секторе Севморпути, вкл. транзит
 - сопровождение газозов на восток по Севморпути
 - обеспечение безопасной работы кораблей СФ в акватории Севморпути
 - туристические рейсы на Северный полюс
 - нахождение в акватории Северного Ледовитого океана вне Севморпути
 - нахождение на базе Атомфлота или в морском порту Мурманск
 - обеспечение экспедиционных работ в акватории Севморпути
- Ледокольное обеспечение судов**
- ледокольное обеспечение судов ГМК "Норильский Никель"
 - проводка судов обеспечения "НОВАТЭК"
 - ледокольное обеспечение судов "Газпром нефть"
 - проводка через Морской канал Ямалмакс и конденсатовозов
 - самостоятельные рейсы газозов в восточном секторе Севморпути
 - проводка судов обеспечения "Восток-Ойл"
 - периоды навигации в замерзающих портах без ледокольных проводок

Рис. 10. Работа линейных ледоколов в акватории СМП, 2020 г.

[<https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf>]

Наглядно видно, что основные задачи решаются как арктическим линейным ледокольным флотом, так и ледоколами СМП. Навигация в

портах акватории СМП осуществляется круглогодично и сезонно. Среди прочего ледокольное обеспечение судов осуществляют такие крупные компании, как «Норильский никель», «Новотэк», «Газпромнефть». Из чего следует вывод, что в настоящих условиях основными пользователями СМП являются крупнейшие российские сырьедобывающие компании.

Приведенные исследования свидетельствуют о значительном недоиспользовании транзитного потенциала Северного морского пути.

Несмотря на увеличение объемов грузопотоков по СМП, авторы, исследующие вопрос использования транзита СМП, выделяют ряд основных проблем:

- «— климатические и геофизические особенности региона;
- ледокольное обеспечение маршрута;
- правовой статус и международные отношения;
- транспорт необходимого ледового класса;
- недостаток портов и слабая инфраструктура» [5].

Для увеличения использования транзитного потенциала СМП наука и практика предлагают следующие мероприятия:

1) для полноценного и бесперебойного функционирования северной морской линии нужно создавать портовую инфраструктуру. Арктические порты — Нарьян-Мар, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси — должны быть модернизированы для полноценного обслуживания морского транспортного потока с проведением дноуглубительных работ для обеспечения прохода и приема судов с высокой осадкой;

2) необходимо осуществлять совместное развитие СМП с железнодорожным и/или автомобильным сообщением в восточной части Арктики, что даст возможность увеличить объемы грузооборота, расширить географию продаж товаров, обеспечить непрерывный завоз товаров в труднодоступные места и территории;

3) иностранные суда ледового класса для неарктических морей, использующие СМП в период навигации, должны иметь свободный доступ к поисково-спасательной системе, обеспечивающей высокий уровень безопасности прохода по СМП;

4) необходимо привлечение китайских инвестиций для финансирования строительства ледоколов нового поколения на китайских и южнокорейских верфях, способных преодолевать старый лед толщиной 2—4 м при скорости от 3 до 12 узлов, и введение их в эксплуатацию в 2022—2024 гг.;

5) проход по СМП сокращает расстояние между Китаем — Азией — Европой — Северной Америкой, предоставляется зарубежным коммерческим торговым судам бесплатно на основе выданных разрешений администрацией СМП;

6) расширение группировки отечественного арктического линейного атомного и дизельного (типы Icebreaker9 и Icebreaker8) ледокольного флота;

7) централизованное планирование морских грузовых перевозок и координация действий участников, что могло бы увеличить привлекательность использования СМП, в том числе и для транзитных перевозок [4].

Таким образом, объем международных транзитных перевозок по СМП в 2021 г. в сравнении с предыдущими периодами, начиная с 2011 г. увеличился преимущественно за счет внутренних российских перевозок, а не международного транзита. На 2021 г. удельный вес международного транзита в общем объеме грузоперевозок СМП увеличился в сравнении с предыдущим периодом до 5,9%, но остается незначительным. В целом с 2014 г. доля транзита по СМП не превышала 6%.

За весь рассматриваемый период транзит по СМП характеризуется преимущественным движением материальных потоков с «запада на восток» по сравнению с направлением с «востока на запад». При этом несколько различается структура материальных потоков: и в одну и другую сторону движутся сырьевые ресурсы, а также с «востока на запад» перемещаются еще и генеральные грузы, оборудование.

2020 и 2021 гг. характеризуются значительным превосходством проходов судов под иностранными флагами над российскими.

Чаще всего транзитные перевозки осуществлялись судами ледовых классов в несложных транспортных условиях севера. Преимущественно за весь исследуемый период использовались крупнотоннажные суда от 30 до 120 тыс. т, осуществлявшие международные транзитные перевозки по СМП.

Приведенные исследования свидетельствуют о значительном недоиспользовании транзитного потенциала СМП.

Несмотря на увеличение объемов грузопотоков по СМП авторы, исследующие вопрос использования данного транзитного пути, выделяют ряд основных проблем: природно-климатические, технические, правовые, финансовые, инфраструктурные.

Для увеличения использования транзитного потенциала Северного морского пути наука и практика предлагает следующие мероприятия: создание портовой инфраструктуры, осуществление совместного развития Северного морского пути с железнодорожным и/или автомобильным сообщением в восточной части Арктики, обеспечение безопасности СМП, привлечение инвесторов для строительства ледоколов, выдача разрешений на проход иностранным коммерческим судам, расширение отечественного ледокольного флота, централизованное планирование морских грузовых перевозок и координация действий участников.

Литература

1. Башмакова, Е. П. Развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктической транспортной системы / Е. П. Башмакова, М. В. Ульченко // Региональные проблемы преобразования экономики. — 2019. — № 12 (110).
2. Григорьев, М. Н. Развитие транзитного потенциала Северного морского пути / М. Н. Григорьев // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. — 2019. — № 5.
3. Ерохин, В. Л. Северный морской путь: каботаж и международный транзит в 2013—2020 гг. / В. Л. Ерохин // Маркетинг и логистика. — 2021. — № 3 (35). — С. 15—24.
4. Корецкая-Гармаш, В. А. Перспективы торгово-экономического сотрудничества России и Китая в рамках освоения транспортного маршрута Северного морского пути / В. А. Корецкая-Гармаш, С. Р. Гармаш, М. Цзюнь // Вестник УрФУ. Серия: Экономика и управление. — 2019. — Том 18. — № 5. — С. 610—636.
5. Хорев, А. М. Северный морской путь: необходимость и перспективы транзита природно-сырьевых запасов / А. М. Хорев // Интерактивная наука. — 2020. — № 7 (53). — С. 92—97.

References

1. Bashmakova, Ye. P. Razvitiye Severnogo morskogo puti i infrastruktury arkticheskoy transportnoy sistemy [Development of the Northern Sea Route and infrastructure of the Arctic transport system] / Ye. P. Bashmakova, M. V. Ul'chenko // Regional'nyye problemy preobrazovaniya ekonomiki. — 2019. — № 12 (110).
2. Grigor'yev, M. N. Razvitiye tranzitnogo potentsiala Severnogo morskogo puti [Development of the transit potential of the Northern Sea Route] / M. N. Grigor'yev // Kontury global'nykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo. — 2019. — № 5.
3. Yerokhin, V. L. Severnyy morskoy put': kabotazh i mezhdunarodnyy tranzit v 2013—2020 gg. [Northern Sea Route: cabotage and international transit in 2013–2020] / V. L. Yerokhin // Marketing i logistika. — 2021. — № 3 (35). — S. 15–24.
4. Koretskaya-Garmash, V. A. Perspektivy trgovno-ekonomicheskogo sotrudnichestva Rossii i Kitaya v ramkakh osvoyeniya transportnogo marshruta Severnogo morskogo puti [Prospects for trade and economic cooperation between Russia and China in the framework of the development of the transport route of the Northern Sea Route] / V. A. Koretskaya-Garmash, S. R. Garmash, M. TSzyun' // Vestnik UrFU. Seriya: Ekonomika i upravleniye. — 2019. — Tom 18. — № 5. — S. 610–636.
5. Khorev, A. M. Severnyy morskoy put': neobkhodimost' i perspektivy tranzita prirodno-syr'yevykh zapasov [The Northern Sea Route: the need and prospects for the transit of natural resources] / A. M. Khorev // Interaktivnaya nauka. — 2020. — № 7 (53). — S. 92–97.

УДК 341.01

Скуйбедина Ольга Николаевна,
кандидат философских наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Федорова Елена Леонидовна,
кандидат филологических наук,
Московский финансово-промышленный университет «Синергия»

К вопросу использования терминов и понятий в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года

Аннотация. Терминологическая система представляет собой весьма сложный лексический пласт. Верный перевод терминов и понятий как ключевых единиц специального текста является необходимым условием точности перевода всего специального текста. В данной статье авторы рассматривают использование терминов в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., анализируя этимологию слов и понятий, данных во введении. Отмечается, что перевод понятий с английского на русский язык имеет не всегда точный характер, что препятствует более точному пониманию термина и всего текста. Проведенный анализ терминов привел к выводу о несостоятельности перевода на русский язык, что влияет на использование данных понятий в ходе решения всех вопросов, возникающих в области морского права.

Ключевые слова: термин; понятие; территория; деятельность на территории; загрязнение; государство-участник.

Olga N. Skuybedina,
Candidate of Philosophical Sciences, associate professor,
Russian University of Transport

Elena L. Fedorova,
Candidate of Philological Sciences,
Moscow Financial and Industrial University "Synergy"

To the question of use of terms and scope in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

Abstract. The terminological system is a very complex lexical layer. The correct translation of terms and concepts as key units of a special text is a necessary condition for the accuracy of the translation of the entire special text. The current paper has considered the use of terms in the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, analyzing the etymology of the words and concepts given in the Introduction. There has been established that the translation of concepts from English into Russian is not always accurate, which prevents a more accurate understanding of the term and the entire text. The carried-out analysis of the terms has led to the conclusion that the translation into Russian is inconsistent, which affects the use of these concepts when solving all cases and concerns arising in the field of maritime law.

Keywords: Convention, term, concept, area, activities on the area, pollution, state party.

The urgency of the issue is due to the fact that the terminological system is a very complex lexical layer, because “the terminology of any branch of knowledge is in a state of constant quantitative and qualitative change. Some terms become obsolete, fall out of use, others appear and are developed, denoting new concepts, or more accurately conveying the content of old ones ... variance also arises as a reflection of one of the fundamental properties of the language system [1, p. 19]. The correct translation of terms as key units of a special text is a necessary condition for the accuracy of the translation of the entire special text. Meanwhile, when working with special texts, non-specialists quite often encounter difficulties associated with the correct understanding and translation of terms.

There is a necessity to consider the main six ways of translating terms presented in the review by V. M. Leichik and S. D. Shelov [2, p. 104].

1. The optimal way of translation involves identifying in the target language the equivalent of the term in the original language. Translation of terms using equivalents is possible if it is clear from the context that the terms in both languages have the same definition.

2. Semantic convergence is the development of a new term by giving a new meaning to a word or phrase existing in the target language under the influence of the original language term.

3. Tracing is an element-by-element translation of complex lexical units of the original language using the language tools of the target language. Tracing can be subdivided into two types: a) a semantic tracing (the structure of the translated lexical unit is the same in both languages); b) a structural tracing (the structure of a complex lexical unit is borrowed in translation along with this unit).

4. Borrowing is a transition of the lexical unit of the original with all its content and formal features to the target language.

5. The use of internationalisms, primarily built from Greece-Latin elements and determined by the traditional features of European culture based on classical education. The main feature for identifying the term of internationalism is the fact of its functioning in at least three languages in an identical or close meaning with the similarity of motivation and proximity of the phonetic and/or graphic form. If there is a pair “an international term – a target language term”, the advantage can be given to the term-internationalism, if it is assimilated. A hybrid terms’ development is of a special case. This method of translation is used for terms that are translated using tracing, on the one hand, and using borrowing or internationalism, on the other hand [Skuinya, 1977]. A hybrid term may contain original words or morphemes, but quite often their grammatical structure is a tracing.

6. Descriptive construction is a method of translation used for non-equivalent terms that reflect the realities of a particular culture. [2, p. 47]. When translating terms, a special place has always belonged to the problem of finding equivalents and possible translation solutions for working with partial equivalents and non-equivalent terminological units.

The purpose of the current paper was to analyze the translation of terms and concepts used in the 1982 UN Convention on the Law of the Sea in the Introduction. Below there have been considered the terms of the Convention in English (original) and their translation into Russian, given in the official variant.

The word-term ‘area’ was the very first to be analyzed. *Original*: (1) “Area” means the seabed and ocean floor and subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction. *Translation*: 1) «Район» означает дно морей и океанов и его недра за пределами национальной юрисдикции. There should be noted that the Russian translation of «район» does not accurately reflect the concept embedded in this term. When referring to the dictionary, we see that the word “Area” has such variants of translation as *площадь, область, территория, район, зона, сфера, участок, пространство, поверхность, край*. In our opinion, a more correct choice of translation of this term would be *область или территория*, which is more appropriate for the context. Therefore, the translation into Russian should look like «Область/территория» означает дно морей и океанов и его недра за пределами национальной юрисдикции. The next (3) section of the Introduction “activities in the Area” can thus be translated as «Деятельность на данной территории» означает все виды деятельности по разведке и разработке ресурсов территории. The section (2) “Authority” means the International Seabed Authority translated into Russian is a more correct concept «Орган» despite the fact that the word “Authority” has several other translations, such as *власть, власти, полномочие, авторитет, основание, влияние, начальство*. However, the choice of translation, in our opinion, is correct, since this term in the context means Международный Орган по морскому дну. Analyzing the translation of the section (4) “pollution of the marine environment” «загрязнение морской среды» we have concluded that the

translation is relevant to the Convention's context. In the translation of the section (5) (a) "dumping" а) «захоронение» the translators made inaccuracies that did not allow a correct understanding of the meaning of the term, thereby complicating the concept of this paragraph of the Convention. The term "dumping" has such meanings as *демпинг, разгрузка, бросовый экспорт, сброс отходов в море*. In our opinion, the optimal choice of translation would be the variant *сброс отходов в море*, which in the context of i) is more correct. But, in the context of paragraph ii) this translation is not entirely precise, the translation «захоронение» is more appropriate. We believe that in such cases it is possible to use an explanatory translation or offer two translation options for more accurate use in the field of maritime law. The next section 2. (1) "States Parties" translated as «Государства-участники» clearly conveys the concept of the term used in the Convention.

According to a logical essence of the semantics of the term, there should be paid special attention to such concepts as "a single meaning" and "a systematic nature". A *single meaning* always denotes a definite special concept of a certain field of knowledge, and in this sense the term is of a single meaning. At the same time, the presence of several definitions should be considered as a result of the use of a terminological unit for the name of special concepts that are included in different conceptual systems and subsystems. Terminological polysemy can be easily removed, because it is enough to identify the system or subsystem to which the term belongs, and in this system the term will have only one meaning. A *systematic nature* helps to remove polysemy. When correlating a term with different generic terms, there is a difference between meanings in different subsystems. Thus, we can conclude that all the considered logical-linguistic features of the semantics of the term are not absolute and are rather ideal characteristics. In addition, when translating terms, it is also necessary to consider the peculiarities of the background vocabulary, which often causes some difficulties, since it carries additional content known to speakers and listeners belonging to a given language group. Also, there should be paid attention to realities, proper names known among carriers, as well as abbreviations.

When considering the ways of translating terms, it is worth paying special attention to their content and formal structure. In terminology, for the analysis of terms-words and terms-phrases, it is more appropriate to use the method of comparing lexical units of different languages at the morphological, derivational, lexical, semantic, and word-combination levels. In the process of any communication, there is a communion between the source of information (a speaker or a writer) and its recipient (a listener or a reader). It should be taken into account that, subject to all the necessary conditions, it is possible to obtain all the information from the message. But in real conditions, each individual receptor extracts a different amount of information from the message, depending on the purpose of communication, background knowledge, and the

degree of interest in the message. Therefore, “each message can exist in two forms that are not completely identical, they are the message sent by a sender (in other words, the text for the information source), and the message received by a recipient (that is, the text of the information recipient)” [3, p. 155]. The fact that terms tend to be of a single meaning contributes to a more accurate transfer of information. Despite this, when translating terms, there are certain difficulties because of the mismatch of conceptual systems in the original language and the target language.

When analyzing the results of our study, there has been concluded that in the translation of the text of the Convention, the functions of the terms inherent in them in the original have not been translated and interpreted into Russian correctly. Therefore, there could be said that the translators did not quite manage to achieve the equivalence and adequacy of the translated concepts and terms, which allows us to talk about the need to make necessary adjustments.

Литература

1. Динес, Л. А. Вариантность терминологических единиц в частноотраслевой терминосистеме / Л. А. Динес // Лингвистические проблемы формирования и развития отраслевых терминосистем. — Саратов : Изд-воСГАП, 1997.
2. Головин, Б. Н. Лингвистические основы учения о терминах : учебное пособие / Б. Н. Головин, Р. Ю. Кобрин. — Москва : Высшая школа, 1987.
3. Наумова, И. О. Динамические аспекты терминообразования в русском и английском языках (на примере выражения «по определению») / И. О. Наумова // Вестник Челябинского государственного университета. — 2011. — № 24 (239). — Филология. Искусствоведение. Выпуск 57. — С. 154—157.

References

1. Dines, L. A. Variantnost' terminologicheskikh yedinitz v chastnootraslevoy terminosisteme [Variation of terminological units in a private industry terminology system] // Lingvisticheskiye problemy formirovaniya i razvitiya otraslevykh terminosistem. — Saratov : Izd-voSGAP, 1997.
2. Golovin B. N., Kobrin R. YU. Lingvisticheskiye osnovy ucheniya o terminakh: ucheb. posobiye. [Linguistic foundations of the doctrine of terms]. — Moscow : Vysshaya shkola, 1987.
4. Naumova, I. O. Dinamicheskiye aspekty terminoobrazovaniya v russkom i angliyskom yazykakh (na primere vyrazheniya «po opredeleniyu») [Dynamic aspects of term formation in Russian and English (on the example of the expression "by definition")] // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2011. — № 24 (239). — Filologiya. Iskuststvovedeniye. — Vyp. 57. — S. 154—157.

УДК 341.01

Харитонов Вероника Владимировна,
ООО «Интерфейс Сервис»
InterRail Holding AG

Классификация международных правовых споров: правовые и практические аспекты

Аннотация. Нередко морской торговый перевозочный процесс отягощен различными юридическими событиями или действиями, приводящими его участников к различным конфликтам интересов, порождающим споры. В целях осмысления содержания правовых разногласий, характерных для сферы торгового мореплавания, в статье осуществлена классификация морских споров по различным основаниям, а также проведен анализ примеров из зарубежной правоприменительной практики в контексте каждого из таких критериев.

Ключевые слова: морское право; классификация международных морских споров; коносамент; морские споры; споры в сфере торгового мореплавания.

Veronika V. Kharitonova,
LLC “Interface Service”
InterRail Holding AG

Classification of international legal disputes: legal and practical aspects

Abstract. Often, the maritime trade transportation process is burdened by various legal events or actions that lead its participants to various conflicts of interest that give rise to disputes. To understand the content of legal disputes specific to the sphere of merchant shipping, the current paper has classified maritime disputes on various grounds, as well as analyzed examples from foreign law enforcement practice in the context of each of these criteria.

Keywords: maritime law; classification of international maritime disputes; Bill of Lading; maritime disputes; disputes in the field of merchant shipping.

Сегодня курсирование торговых судов в мировых водах базируется на обширном взаимодействии сторон, относящихся к различным правовым системам. В международный морской торговый перевозочный процесс включены такие участники, как судовладельцы, фрахтователи, брокеры, сюрвейеры и пр., связанные друг с другом правоотношениями. Нередко данный процесс перевозки отягощен различными юридическими событиями или действиями, приводящими его участников к конфликтам интересов, порождающим споры. Наличие спора между участниками морского перевозочного процесса является обязательной предпосылкой для обращения сторон за защитой своих прав в арбитражные учреждения.

Для наиболее полного осмысления и содержания правовых разногласий, характерных для сферы торгового мореплавания, необходимо провести их классификацию по разным основаниям. Классификация морских споров приводит к усовершенствованию правотворчества и правоприменительной практики: она помогает выбрать подведомственность споров, относящихся к данной категории, определить порядок их разрешения, применить подлежащие применению нормы, а также способствует совершенствованию правового мониторинга с целью выявления недостатков в законодательстве и восполнения обнаруженных пробелов.

В контексте международных отношений спор характеризуется как формально признанное разногласие субъектов международного права, возникающее по вопросу факта или права [1].

В юридической литературе международный морской спор представляет собой столкновение противоположных точек зрения участников международных правоотношений по вопросам использования Мирового океана, имеющим значение для обеих сторон и послужившим поводом для предъявления взаимных претензий [2].

В целях определения правовых аспектов разрешения морских споров необходимо провести классификацию международных морских споров по следующим основаниям.

1. Субъектный состав спорных правоотношений. Правовой статус участника морского спора определяет масштаб его влияния на других субъектов международного морского права. Он может касаться интересов международного сообщества в целом, других государств и других лиц, вовлеченных в сферу торгового мореплавания. В зависимости от субъектного состава участников спора определяются средства его урегулирования. Так, можно выделить две группы:

— споры в сфере публично-правовых правоотношений. Участником данной группы должен быть хотя бы один субъект, который является носителем власти. К ним можно отнести государства, международные и межправительственные организации, уставы (статуты) которых

предусматривают полномочия на осуществление каких-либо определенных функций, связанных с проведением морской деятельности;

— споры в сфере частноправовых отношений. Участниками выступают государства, физические и юридические лица, а также неправительственные международные морские организации.

2. Правовая природа спора. По данному основанию различают:

— споры о фактах (уже произошедших событиях). Примером служат дела об утере груза [http://www.paclii.org/libraries/maritime_law/case-summaries-sea-carriage/index.html];

— споры о праве (о применении норм или принципов международного права к конкретной ситуации, а также о справедливости существующих правовых норм и целесообразности их изменения). Примером спора о праве может служить дело Южно-Китайского моря (Республика Филиппины против Китайской Народной Республики, 2016 г. [<https://pca-sra.org/en/cases/7/> (дата обращения: 25 сентября 2022 г.)]). Арбитражный процесс был начат Филиппинами против Китая 22 января 2013 г. по обвинению в различных нарушениях Конвенции, связанных со статусом определенных морских объектов в Южно-Китайском море, и законности определенных действий. Трибунал назначил экспертов-гидрографов для предоставления независимого заключения о воздействии строительства в Китае на системы коралловых рифов на окружающую среду в Южно-Китайском море. Опираясь на экспертные заключения, Международный трибунал отклонил претензии Пекина на большую часть Южно-Китайского моря, своим решением он установил, что нет никаких доказательств того, что Китай исторически осуществлял исключительный контроль над ключевым водным путем;

— процедурные споры (каким образом и с использованием каких процедур должны разрешаться споры о фактах или праве). Примерами процедурных споров могут служить дела о включении арбитражной оговорки в текст коносамента. Например, споры могут возникнуть в связи с тем, что держатель коносамента не подписывал договор чартера, более того он не был ознакомлен с его условиями и даже не подозревал о его существовании. Однако законодательство и правоприменительная практика различных стран показывают, что такое правовое явление считается действительным при соблюдении определенных условий [<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff8c860d03e7f57ecd556> (дата обращения: 25 сентября 2022 г.)].

3. По форме проявления:

— юридические — которые касаются толкования международных договоров, любого другого вопроса международного права, наличия факта нарушения международных обязательств, возмещения, причитающегося за нарушения таких обязательств. Примерный перечень «правовых» споров, приводится в ч. 2 ст. 36 Статута Международного Суда ООН. К их

числу относятся споры, касающиеся толкования договора; любого вопроса международного права; наличия факта, представляющего собой нарушение международного обязательства; характера и размеров возмещения, причитающегося за нарушение международного обязательства и пр.;

— политические — споры в отношении политики, проводимой государствами в определенной сфере международной деятельности, например, при установлении дипломатических отношений с отдельными государствами. Категория данных споров решается исключительно мирными средствами. Например, к ним относятся споры, где были задеты честь и достоинство государства, его национальная безопасность или другие жизненно важные интересы.

4. Объект спорного правоотношения, по поводу которого возник спор. Выделение группы морских споров по его объекту является наиболее важным, поскольку именно от определения категории правоотношений зависит огромное количество факторов: это и масштаб противоречий, состав участников, выбор применимого права, определение средств его разрешения, органа, уполномоченного рассматривать такой спор и пр. Российские ученые, занимающиеся проблематикой морских споров в сфере Морского океана, выделяют следующие категории:

- споры, возникающие в связи с делимитацией морских пространств;
- споры, возникающие в связи с защитой и сохранением морской среды;
- споры, возникающие в связи с научно-исследовательской деятельностью;
- споры, возникающие в связи с арестом и задержанием морских судов;
- споры, касающиеся морского дна;
- споры, возникающие в сфере торгового мореплавания [3].

По мере увеличения взаимодействия субъектов международного права по социальным, экологическим, экономическим и политическим вопросам в Мировом океане растут и противоречия. Обсуждение морских границ между государствами становится все более спорным: число таких дел, переданных в международные суды, ежегодно растет.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. обеспечивает правовую основу для определения прав и обязанностей государств-членов в отношении океанского пространства и ресурсов. Конвенция также определяет процессы, посредством которых должно осуществляться установление морских границ, и способы разрешения споров. Делимитация морских границ относится к разряду краеугольных политических процессов и оказывает непосредственное влияние не только на морские зоны, находящиеся под национальной юрисдикцией вовлеченных государств, но и на права и интересы этих государств в

отношении рыболовства и морских живых ресурсов, полезных ископаемых и углеводородов, судоходства и других видов использования моря.

Растущее число международных судебных процессов по вопросам делимитации показывает, как они используются государствами для установления исторических прав в отношении морских территорий (например, спор о делимитации морских пространств в Индийском океане — Сомали против Кении, 2021 г. [<https://www.icj-cij.org/en/case/161> (дата обращения: 25 сентября 2022 г.)], спор о делимитации морских пространств в Карибском море и Тихом океане — Коста-Рика против Никарагуа, 2017 г. [<https://www.icj-cij.org/en/case/157> (дата обращения: 25 сентября 2022 г.)]), дело о предполагаемых нарушениях суверенных прав и морских пространств в Карибском море — Никарагуа против Колумбии, 2022 г. [<https://www.icj-cij.org/en/case/155> (дата обращения: 25 сентября 2022 г.)] и пр.).

В соответствии с принципом предосторожности, действующим в сфере природопользования, прибрежные государства учитывают экологические проблемы в ходе судебных процессов по делимитации морских пространств. Конвенция по морскому праву 1982 г. является обязательным международным соглашением по защите и сохранению морской среды. Положения Конвенции, изложенные в части XII, включают нормы, касающиеся предотвращения загрязнения и трансграничного ущерба, а также защиты хрупких экосистем и морской жизни, соответствуют более широкому набору нормативных принципов и политики, регулирующих сохранение морских ресурсов.

Как показывает практика, чаще всего ущерб морской среде наносится в результате осуществления коммерческой деятельности. Нанесение ущерба подданными одного государства в результате экономической деятельности на территории юрисдикции другого неминуемо влечет возникновение международного спора. В соответствии со ст. 292 Конвенции Международный трибунал по морскому праву вправе предписать любые временные меры, которые он считает надлежащим при данных обстоятельствах для обеспечения прав сторон и предотвращения серьезного ущерба морской среде.

Так, например, в практике Международного трибунала по морскому праву рассмотрен ряд дел, среди которых дело о заводе Мокс (Великобритания против Ирландии) 1999 г. Великобритания решила производить Мокс-топливо из смеси плутония и урана в границах менее чем 100 км от границы с Ирландией, а также осуществлять импорт урана и плутония, в том числе используя регулярные перевозки через Ирландское море. Ирландия обвиняла Великобританию в нарушении ряда обязательств, предусмотренных Конвенцией по морскому праву, в частности ст. 192—194, 207, 211 и 213. В результате Трибунал предписал государствам принять целый ряд мер, ограничивающих экономическую

деятельность в целях охраны окружающей среды Ирландского моря [URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-10/> (дата обращения: 25 сентября 2022 г.)].

Часть XIII Конвенции по морскому праву посвящена категории вопросов, возникающих в связи с научно-исследовательской деятельностью. Деятельность по морским научным исследованиям не создает правовой основы для притязаний на любую часть морской среды или ее ресурсы, следовательно, в случае нарушения одним государством данного положения это может привести к возникновению международного конфликта.

Статья 263 Конвенции устанавливает, что государства и компетентные международные организации обязаны обеспечивать, чтобы морские научные исследования, предпринимаемые ими или от их имени, проводились в соответствии с положениями указанной Конвенции. В соответствии со ст. 235 они несут ответственность за ущерб, причиненный загрязнением морской среды в результате морских научных исследований, предпринимаемых ими или от их имени.

Категория споров связанных с арестом судов имеет первостепенное значение для международного судоходного и торгового сообщества, поскольку очень важно, чтобы международная торговля не прерывалась необоснованным задержанием судна. Это та область, к которой традиционно применялись различные подходы в различных правовых системах. Однако Международная конвенция об аресте судов 1999 г. позволила устранить различия между системами гражданского права и общего права и установить баланс между различными заинтересованными сторонами. В соответствии с данной Конвенцией арест — это любое задержание или ограничение в передвижении судна по постановлению суда для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа. Целью процедуры оперативного освобождения является баланс интересов, с одной стороны, прибрежных государств в защите своих суверенных прав, а с другой — государств флага в морской деятельности их флота.

Процедура немедленного освобождения является автономной процедурой. В ст. 292 подчеркивается тот факт, что компетентный суд или трибунал «должен рассматривать только вопрос об освобождении без ущерба для существа любого дела, рассматриваемого в соответствующем национальном суде против судна, его владельца или его экипажа». Однако окончательное решение по делу о немедленном освобождении должно вступить в силу до того, как дело по существу будет разрешено национальными властями, при условии, что это произойдет до вынесения решения национальными судами. Международная процедура может

повлиять на процедуру по существу на национальном уровне, поскольку, например, она может отменить решение о конфискации судна или груза. Так, например, в деле «Томимару» (Япония против России, 28 декабря 2006 г.) Петропавловск-Камчатский городской суд вынес решение о конфискации судна по делу, возбужденному в отношении владельца судна «Томимару». Когда Япония подала жалобу против Российской Федерации 6 июля 2007 г., вопрос находился на рассмотрении Верховного Суда РФ. Затем Верховный Суд РФ отклонил жалобу 26 июля 2007 г. после закрытия слушаний. Международный трибунал по морскому праву отклонил жалобу, поскольку посчитал, что решение Верховного Суда РФ было окончательным в национальных судах [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_15/15_judgment_060807_en.pdf (дата обращения: 25 сентября 2022 г.)].

Структуру и характеристики специальной системы урегулирования споров, касающихся деятельности в международном районе морского дна, освещает раздел 5 части XI Конвенции.

Конвенция учредила Палату по спорам, касающимся морского дна, в качестве специализированной палаты Международного трибунала по морскому праву для рассмотрения исключительно споров, возникающих в соответствии с частью XI Конвенции, касающихся глубоководной разработки морского дна. Отличительной особенностью механизмов урегулирования споров в части XI является то, что, в отличие от положений об урегулировании споров, содержащихся в части XV, большинство из них доступны для субъектов, не являющихся государствами-участниками.

Особую категорию споров составляют споры, возникающие в сфере торгового мореплавания. К ним относятся коммерческие судоходные споры, такие как споры по линейным и чартерным перевозкам, споры о купле-продаже судов, споры по строительству и ремонту судов, споры по морскому страхованию, а также споры по офшорным и нефтегазовым объектам и пр. Морские споры часто решаются в арбитраже, и для того чтобы спор был предметом арбитража, должно быть арбитражное соглашение, которое может быть либо прописано в договоре, в соответствии с которым возникает спор, либо согласовано между сторонами после возникновения спора.

Наиболее детально рассмотреть виды морских споров в сфере торгового мореплавания помогут Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г. (далее — Конвенция 1952 г.) и Международная конвенция об аресте судов (далее — Конвенция 1999 г.), в которых перечислены морские требования, возникающие в связи с такими основаниями, как:

- ущерб или иной вред, причиненный эксплуатацией судна;
- общая авария, спасение, буксировка, подъем и утилизация судна;

- использование судна и перевозка на нем;
- снабжение и обслуживание судна;
- истребование судна из чужого незаконного владения, признание права собственности на судно основаниями, предусмотренными договором купли-продажи;
- морской залог (ипотека) судна либо иное обременение судна и др.

Таким образом, анализ мировой практики разрешения международных правовых споров позволяет произвести их классификацию по различным основаниям. Так, по критерию субъектного состава спорных правоотношений морские споры можно разделить на споры в сфере публичных и частных правоотношений. В зависимости от правовой природы спора они делятся на споры о фактах, споры о праве и процедурные споры. По форме проявления выделяют юридические и политические споры. Объект спорного правоотношения, по поводу которого возник спор, является критерием, по которому морские споры выделяются в такие группы, как споры, возникающие в связи с делимитацией морских пространств, в связи с защитой и сохранением морской среды, с научно-исследовательской деятельностью, арестом и задержанием морских судов, касающиеся морского дна, а также споры, возникающие в сфере торгового мореплавания.

Литература

1. Большой юридический словарь/ под редакцией А. Я. Сухарева. — 3-е изд., доп. и перераб. — Москва : ИНФРА-М, 2007.
2. Брехова, Н. А. Современные международно-правовые средства разрешения морских споров : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Н. А. Брехова. — Москва : 2003.
3. Джунусова, Д. Н. Международное морское право : учебное пособие / Д. Н. Джунусова. — Астрахань : ИД «Астраханский университет», 2012.

References

1. Bol'shoy yuridicheskiy slovar' [Big legal dictionary] / pod redaktsiyey A. YA. Sukhareva. — 3-ye izd., dop. i pererab. — Moskva : INFRA-M, 2007.
2. Brekhova, N. A. Sovremennyye mezhdunarodno-pravovyye sredstva razresheniya morskikh sporov [Modern international legal means of resolving maritime disputes]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk / N. A. Brekhova. — Moskva : 2003.
3. Dzhunusova, D. N. Mezhdunarodnoye morskoye pravo [International maritime law]: uchebnoye posobiye / D. N. Dzhunusova. — Astrakhan' : ID «Astrakhanskiy universitet», 2012.

Правовое регулирование транспортной деятельности

УДК 342.9:347.763

Корякин Виктор Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Организационно-правовые аспекты деятельности субъектов управления безопасностью на транспорте

Аннотация. В статье представлен обзор структуры субъектов, созданных в системе органов управления транспортным комплексом страны для реализации задач в обеспечении безопасности в сфере транспортной деятельности. Показана система этих органов, их функции и задачи, выявлены некоторые проблемы, связанные с взаимодействием указанных органов в сфере обеспечения безопасности. Установлено, что наиболее полно обеспечено комплексное управление транспортной безопасностью, где государственное управление, контроль и надзор носят межведомственный характер и обеспечиваются системой специально созданных для этих целей органов управления. Управление иными видами безопасности на транспорте осуществляется преимущественно на внутриведомственном уровне. Проблемным вопросом в данной сфере является межведомственное взаимодействие субъектов обеспечения безопасности.

Ключевые слова: безопасность на транспорте; транспортная безопасность; субъекты обеспечения безопасности; управление безопасностью на транспорте.

Viktor V. Koryakin,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport

Organizational and legal aspects of the activities of the subjects of transport security management

Abstract. The current paper has presented an overview of the structure of entities established in the system of governing bodies of the country's

transport complex to implement tasks in enforcing security in the field of transport activities. There has been shown a system of these bodies, their functions, and tasks. There have been identified some problems associated with the interaction of these bodies in the field of security. There has been established that a comprehensive transport security management is ensured at most, where state management, control and supervision are of an interdepartmental nature and are provided by a system of specially established management bodies for these purposes. Management of other types of transport security is carried out mainly at the intradepartmental level. A problematic issue in this area is the interdepartmental interaction of security entities.

Keywords: transport safety; transport security; security subjects; transport security management.

Одной из коренных, определяющих, жизненно важных потребностей социума и структурных элементов, его составляющих (конкретной личности, организаций, органов власти, государства, общества в целом), является потребность в безопасности, которая на стратегическом, государственном уровне представляет собой состояние защищенности национальных интересов Российской Федерации от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан, достойные качество и уровень их жизни, гражданский мир и согласие в стране, охрана суверенитета Российской Федерации, ее независимости и государственной целостности, социально-экономическое развитие страны (Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»).

Словари русского языка под понятием «безопасность» подразумевают положение, при котором кому-нибудь, чему-нибудь не угрожает опасность, т.е. когда отсутствует возможность, угроза чего-либо, способного вызвать, причинить какой-нибудь вред, несчастье [1, стр. 38, 368].

В представленном выше нормативно закреплённом определении безопасности ключевым является понятие «защищенность». Ближайшим по смыслу, лежащим в основе данного термина, является глагол «защищать», определяемый словарями как «охранять от посягательств, от враждебных действий, от опасности» [1, стр. 196]. Исходя из этого, представляется верным вывод о том, что термин «защищенность» имеет деятельно-созидательную сущность. Законодатель, определяя безопасность посредством понятия защищенности, тем самым подчеркивает, что «положение объекта, при котором отсутствуют угрозы его существованию, не присуще ему изначально, а достигается путем активного, волевого внешнего вмешательства, способствующего

формированию у объекта положительных свойств» [2]. То есть безопасность не возникает сама собой, а в подавляющем большинстве случаев является результатом волевой, целенаправленной деятельности государства, органов управления, организаций, конкретных личностей.

Безопасность какого-либо объекта, таким образом, является результатом целенаправленного внешнего воздействия, это управляемый процесс. Исходя из этого, представляется вполне правомерным вести речь об *управлении безопасностью*, которое в специальных словарях трактуется как система сбора и обработки исходной информации об угрозах для безопасности с упреждением во времени (прогнозирование угрозы), зависящим от потребного времени на реализацию соответствующих контрмер. Управление безопасностью включает: систему оценки риска эксплуатации объекта на момент времени при прогнозируемых угрозах; критерии принятия решения (решающее правило) для лица, принимающего решения; управляющие воздействия, влияющие на безопасность [<https://rus-emergency-terms.slovaronline.com/>].

Обеспечение этой жизненно важной потребности осуществляется разными способами и средствами. Для юридических лиц таким способом является создание специальных структурных подразделений, возведение защитных сооружений и устройств, применение специальных технических средств охраны и др.

В полной мере указанные теоретические положения касаются обеспечения безопасности в сфере транспортной деятельности.

Анализ законодательства о различных видах транспорта позволяет прийти к выводу, что безопасность на транспорте представляет собой сложносоставную систему, включающую в себя безопасность:

- на железнодорожном транспорте;
- на автомобильном транспорте;
- на городском электрическом транспорте;
- на внутреннем водном транспорте;
- на морском транспорте;
- на воздушном транспорте.

На каждом виде транспорта обеспечиваются различные виды безопасности, например: транспортная безопасность; безопасность эксплуатации и движения транспортных средств; безопасность грузоперевозок; безопасность перевозок пассажиров; экологическая безопасность; безопасность труда и др.

Для того чтобы перечисленные виды безопасности были обеспечены на практике, воплотились в реальность, требуется активная целенаправленная деятельность соответствующих субъектов. Для этих целей в системе федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных в сфере транспортной деятельности, созданы и функционируют соответствующие структурные подразделения.

В Минтрансе России для этих целей образован и функционирует Департамент транспортной безопасности. Согласно Положению о Департаменте транспортной безопасности Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденному приказом Минтранса России от 16 марта 2021 г. № 73, Департамент транспортной безопасности является структурным подразделением Минтранса России и предназначен для решения следующих задач:

а) формирование государственной политики в области транспортной безопасности.

б) разработка проектов законодательных и иных нормативных правовых актов в области транспортной безопасности;

в) интеграция в международную систему обеспечения транспортной безопасности;

г) участие в работе по координации деятельности подведомственных Минтрансу России федеральной службы и федеральных агентств в области обеспечения транспортной безопасности.

Наряду с Департаментом транспортной безопасности в решении задач безопасности на транспорте активную роль играют отраслевые департаменты Минтранса России:

1) Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта организует разработку и анализ применения нормативных правовых актов, принимает участие в подготовке предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты Минтранса России, в том числе определяющие особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов; порядок профессионального отбора, в том числе определения психофизиологических качеств и профессиональной пригодности работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов; порядок проведения технического обучения и повышения квалификации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов; порядок и сроки проведения аттестации работников, ответственных за погрузку, размещение, крепление груза в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, а также порядок формирования аттестационных комиссий; акты, устанавливающие классификацию, порядок расследования и учета транспортных происшествий на железнодорожном транспорте; правила сертификации [*Сертификация* — форма осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, документам по стандартизации или условиям договоров (ст. 2 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О

техническом регулировании»)], правила процедуры и управления для проведения обязательной сертификации в системах сертификации на железнодорожном транспорте; правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути (приказ Минтранса России от 3 октября 2019 г. № 313 «Об утверждении Положения о Департаменте государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации»);

2) Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта в соответствии с Положением о Департаменте государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 31 октября 2016 г. № 306, принимает участие в совершенствовании нормативной правовой базы в области повышения безопасности дорожного движения, обеспечения транспортной безопасности на автомобильном и городском пассажирском транспорте;

3) Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства в соответствии с Положением о Департаменте государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 17 июля 2017 г. № 261, участвует в реализации государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности на объектах дорожного хозяйства; участвует в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;

4) Департамент государственной политики в области гражданской авиации проводит оценку эффективности предложений об обеспечении безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности, готовит заключения и предложения; проводит анализ применения технических актов в области гражданской авиации при летной и технической эксплуатации воздушных судов, в работе служб и подразделений по вопросам безопасности полетов воздушных судов, эксплуатации объектов наземной инфраструктуры, авиационной безопасности, в области использования воздушного пространства Российской Федерации, функционирования Единой системы организации воздушного движения; готовит формат данных о факторах опасности и риска, предоставляемых поставщиками услуг, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов и подготовку пилотов гражданских воздушных судов; разрабатывает проекты нормативных правовых актов в области гражданской авиации, включая федеральные авиационные правила,

устанавливающие: перечень пользователей данных о факторах опасности и риска, предоставляемых поставщиками услуг, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов и подготовку пилотов гражданских воздушных судов; порядок предоставления данных о факторах опасности и риска, предоставляемых поставщиками услуг, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов и подготовку пилотов гражданских воздушных судов (приказ Минтранса России от 4 мая 2018 г. № 174 «Об утверждении Положения о Департаменте государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации»);

5) Департамент государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта согласно Положению о Департаменте государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденному приказом Минтранса России от 17 марта 2021 г. № 90, обеспечивает деятельность Минтранса России по вопросам морского и внутреннего водного транспорта. Основными задачами Департамента являются: выработка государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта; разработка проектов нормативных правовых актов по вопросам регулирования деятельности морского и внутреннего водного транспорта.

Важную роль в обеспечении безопасности на различных видах транспорта призваны играть подведомственные Минтрансу России федеральные агентства. Федеральное агентство в системе государственных органов является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в установленной сфере деятельности функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом и правоприменительные функции, за исключением функций по контролю и надзору.

Всего в ведении Минтранса России в настоящее время находятся четыре федеральных агентства:

а) Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) имеет в качестве одной из целей своей деятельности стабильное и безопасное функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта. Согласно приказу Росжелдора от 29 января 2021 г. № 44 «Об утверждении структуры и штатного расписания Федерального агентства железнодорожного транспорта» в структуре Агентства функционирует Управление транспортной безопасности, которое обеспечивает предоставление государственных услуг и функции компетентного органа в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном

транспорте и метрополитене. Структурно Управление транспортной безопасности Росжелдора состоит из четырех отделов:

- отдел оценки уязвимости и категорирования;
- отдел по работе с планами по обеспечению транспортной безопасности;
- отдел аттестации и аккредитации;
- отдел реализации государственной политики в области транспортной безопасности, гражданской обороны и ликвидации чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте;

б) Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) имеет в своей структуре Управление транспортной безопасности, основной задачей которого является реализация комплекса мер, направленных на обеспечение защищенности объектов транспортной инфраструктуры в сфере дорожного хозяйства, объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в установленной сфере деятельности от актов незаконного вмешательства, а также реализация полномочий Росавтодора в области гражданской обороны и противодействия терроризму. Структурно Управление транспортной безопасности Росавтодора состоит из четырех отделов:

- отдел транспортной безопасности на объектах дорожного хозяйства;
- отдел транспортной безопасности на автомобильном транспорте;
- отдел аттестации и аккредитации;
- отдел мобилизационной подготовки дорожного хозяйства;

в) Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) осуществляет функции по управлению государственным имуществом и оказанию государственных услуг в сфере авиационной деятельности. В структуре Росавиации функционируют следующие подразделения, выполняющие функции по обеспечению безопасности на воздушном транспорте:

- Управление инспекции по безопасности полетов;
- Управление транспортной безопасности;
- Управление организации авиационно-космического поиска и спасания (приказ Росавиации от 26 января 2010 г. № 7 л/с «О структуре и штатном расписании центрального аппарата Федерального агентства воздушного транспорта»);

г) Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом, а также правоприменительные функции в сфере морского и речного транспорта. Важнейшим приоритетом деятельности является повышение уровня

безопасности мореплавания и судоходства. Вопросы безопасности в структуре Росморречфлота курируют два управления:

— Управление обеспечения судоходства, в структуре которого имеется отдел обеспечения безопасности судоходства и порядка в портах;

— Управление транспортной безопасности в составе двух отделов: отдел транспортной безопасности объектов морского транспорта; отдел транспортной безопасности объектов внутреннего водного транспорта.

Особое место в системе субъектов обеспечения безопасности на транспорте занимает Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), которая является подведомственным Минтрансу России федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного (за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях), железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене (постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта»).

Структурно Ространснадзор состоит из управлений, осуществляющих контрольно-надзорные функции в соответствующих сферах деятельности:

1) Управление транспортной безопасности. В соответствии с Положением об Управлении транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, утвержденным приказом Ространснадзора от 30 декабря 2013 г. № АК-1377фс, основными задачами Управления являются:

— осуществление контроля и надзора за соблюдением законодательства РФ, в том числе международных договоров в сфере гражданской авиации, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), дорожного хозяйства, на метрополитене, в части обеспечения транспортной безопасности, авиационной безопасности, авиационно-космического поиска и спасания, аварийно-спасательного обеспечения на транспорте, в части своей компетенции;

— информационное обеспечение оперативной информацией при возникновении чрезвычайных ситуаций, происшествий и актов незаконного вмешательства в транспортном комплексе;

2) Управление государственного железнодорожного надзора (Госжелдорнадзор) в соответствии с Положением об Управлении государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, утвержденным приказом Ространснадзора от 26 октября 2021 г. № ВБ-912фс, решает следующие задачи:

а) осуществление контроля (надзора) за соблюдением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожного транспорта, обязательных требований, установленных техническими регламентами Таможенного союза, федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами РФ, а также оценка исполнения решений, принятых по результатам контрольно-надзорных мероприятий в области:

- безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

- пожарной безопасности железнодорожного подвижного состава;

- обеспечения доступности для инвалидов объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного подвижного состава и предоставляемых услуг;

- лицензирования отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте;

- деятельности саморегулируемых организаций в сфере железнодорожного транспорта;

- соблюдения требований технических регламентов Таможенного союза к продукции железнодорожного назначения;

б) контроль за эффективностью и качеством осуществления переданных Российской Федерацией органам государственной власти субъектов Российской Федерации полномочий по федеральному государственному контролю за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом в соответствии с Федеральным законом «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

в) организация и проведение в установленном порядке расследований транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

г) осуществление федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом, в случае изъятия у органов государственной власти субъектов РФ.

3) Управление государственного автомобильного и дорожного надзора (Госавтодорнадзор) согласно Положению об Управлении

государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, утвержденному приказом Ространснадзора от 13 марта 2014 г. № АК-307фс, решает следующие задачи:

- руководство деятельностью территориальных органов государственного автодорожного надзора по выполнению ими специальных разрешительных, контрольных и надзорных функций;

- разработка основных направлений совершенствования деятельности территориальных органов государственного автодорожного надзора, организация внедрения положительного опыта, прогрессивных форм и методов при инспектировании хозяйствующих субъектов;

- организация контроля на территории РФ за реализацией законодательных и иных нормативных правовых актов по обеспечению безопасного, эффективного и устойчивого функционирования автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;

- подготовка в пределах своей компетенции информационно-аналитических материалов, статистических отчетов и представление их руководству Службы и заинтересованным государственным органам и организациям;

4) Управление государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации (Госавианадзор) в соответствии с Положением, утвержденным приказом Ространснадзора от 4 августа 2022 г. № ВБ-348фс, является структурным подразделением центрального аппарата Ространснадзора, осуществляющим следующие функции:

- федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации за соблюдением организациями, индивидуальными предпринимателями и гражданами обязательных требований при осуществлении деятельности в области гражданской авиации;

- осуществление государственного контроля (надзора) за деятельностью по подготовке и выполнению полетов, эксплуатации гражданских воздушных судов и их допуску к полетам; деятельностью по использованию воздушного пространства и обеспечению полетов воздушных судов; деятельностью по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты; иными видами деятельности гражданской авиации;

- участие в разработке и рассмотрении проектов законодательных, нормативных правовых актов и иных ведомственных актов, определяющих деятельность в области гражданской авиации, в сфере организации использования воздушного пространства Российской Федерации и предоставления услуг по аэронавигационному обслуживанию его пользователей;

- осуществление контроля и координация деятельности территориальных органов Ространснадзора по осуществлению контрольно-надзорной деятельности в рамках полномочий управления;

- осуществление методического и консультативного обеспечения деятельности территориальных органов Ространснадзора по осуществлению контрольно-надзорной деятельности в сфере деятельности гражданской авиации;

- участие в реализации профессиональной подготовки и повышения квалификации государственных инспекторов;

- проверка в установленном порядке деятельности юридических и физических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, организация использования воздушного пространства Российской Федерации и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации;

5) Управление государственного морского и речного надзора (Госморречнадзор) является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Ространснадзора и осуществляет функции по контролю и надзору в сфере морского (включая морские торговые, специализированные и рыбные порты) и внутреннего водного транспорта (приказ Ространснадзора от 24 августа 2012 г. № АК-432ф «Об утверждении Положения об Управлении государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта»).

Все перечисленные надзорные подразделения Ространснадзора состоят из отделов, выполняющих контрольные и надзорные функции в сфере деятельности различных видов транспорта (рис.).

Проведенный анализ структурных подразделений федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных в сферах деятельности различных видов транспорта, свидетельствует, что ключевое место среди них занимают органы, обеспечивающие транспортную безопасность. В структуре центрального аппарата Минтранса России эти функции выполняет Департамент транспортной безопасности, а в подведомственных Минтрансу России федеральной службе и федеральных агентствах — соответствующие управления транспортной безопасности.

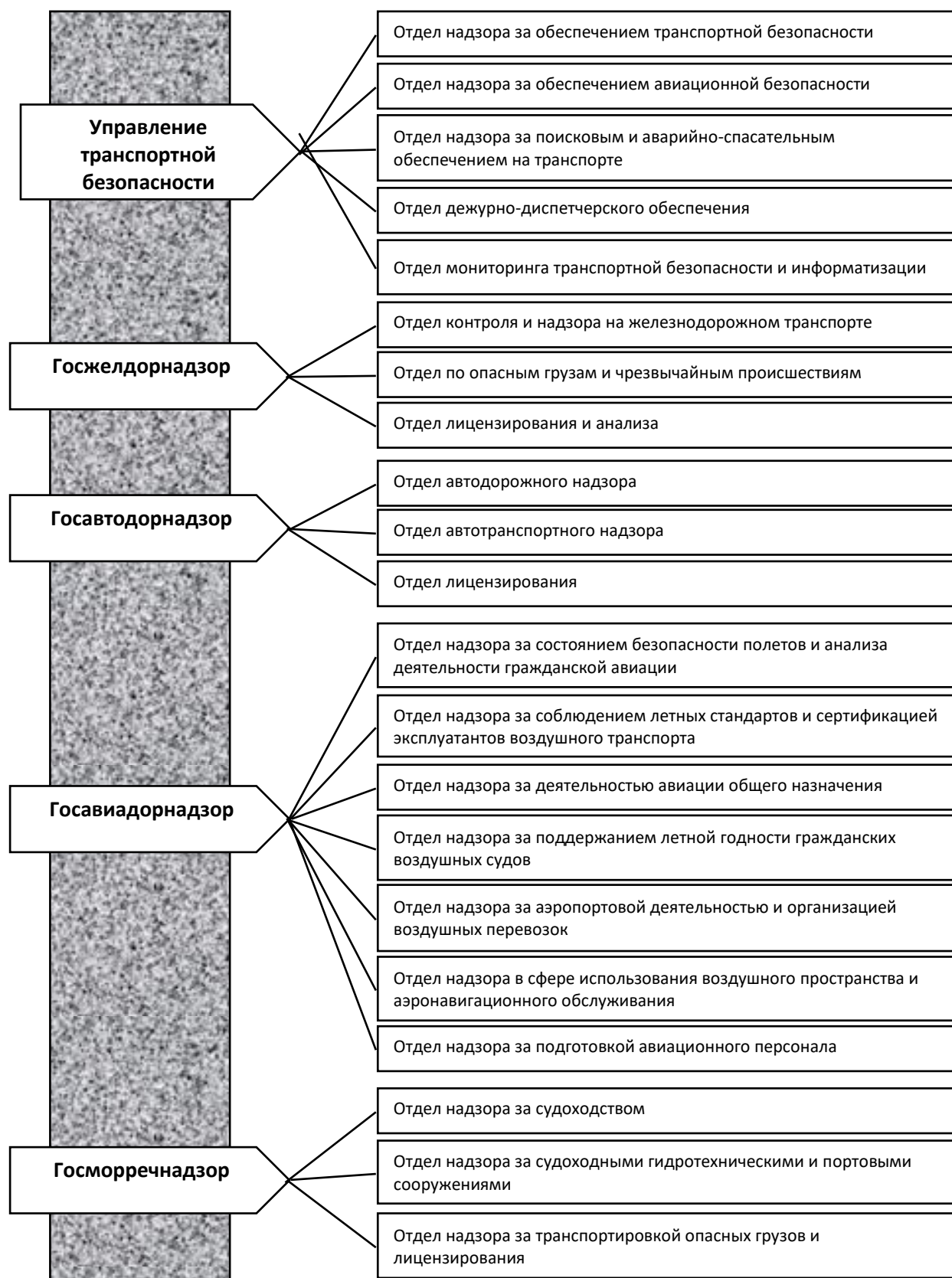


Рис. Структура надзорных подразделений Ространснадзора

Органы, обеспечивающие управление различными видами безопасности на транспорте, построены по видам транспорта и имеют следующий вид (см. табл.).

Таблица

Система государственных органов, являющихся субъектами обеспечения безопасности на различных видах транспорта

№ п/п	Вид транспорта	Уполномоченный орган исполнительной власти	Подразделения Минтранса России	Подразделение Ространснадзора
1	Железнодорожный	Росжелдор	Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта	Управление государственного железнодорожного надзора
2	Автомобильный	Росавтодор	Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта; Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства	Управление государственного автомобильного и дорожного надзора
3	Воздушный	Росавиация	Департамент государственной политики в области гражданской авиации	Управление государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации
4	Водный	Росморречфлот	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Управление государственного морского и речного надзора

Наряду с рассмотренными выше органами исполнительной власти и их структурными подразделениями широкий круг задач в обеспечении безопасности на транспорте выполняют подведомственные указанным государственным органам предприятия и учреждения. К числу таких структур относятся:

а) в Минтрансе России:

— Федеральное автономное учреждение «Российский морской регистр судоходства». Основными целями деятельности являются: повышение стандартов безопасности человеческой жизни на море; повышение стандартов безопасного плавания судов; повышение стандартов надежной перевозки грузов на море и внутренних водных путях; разработка мер и

стандартов, направленных на предотвращение загрязнения окружающей среды;

— Федеральное государственное унитарное предприятие «ЗащитаИнфоТранс». Является ведущим системным интегратором транспортной отрасли России в области транспортной и информационной безопасности, а также внедрения информационных технологий;

— Федеральное государственное унитарное предприятие «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации». Предназначено для осуществления охраны объектов, являющихся государственной собственностью, а также объектов иных форм собственности, находящихся в сфере ведения Минтранса России;

б) в Росжелдоре:

— федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации». Обеспечивает сохранность перевозимых грузов, защиту объектов и пожарную безопасность железнодорожного транспорта;

— государственное учреждение «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» («РС ФЖТ»). Основными видами деятельности являются подтверждение соответствия (обязательное и добровольное) в области железнодорожного транспорта. Обязательное подтверждение соответствия осуществляется в формах принятия декларации о соответствии и обязательной сертификации. Добровольное подтверждение соответствия осуществляется в форме добровольной сертификации;

в) в Росавтодоре: федеральное казенное учреждение «Центр мониторинга безопасной эксплуатации объектов дорожного хозяйства и автомобильного транспорта Федерального дорожного агентства» (ФКУ «Центрдортрансбезопасность»). Цель деятельности учреждения — обеспечение транспортной безопасности объектов дорожного хозяйства и автомобильного транспорта;

г) в Росавиации:

— функционируют 18 федеральных казенных учреждений, выполняющих поисково-спасательные функции. Предназначены для осуществления деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб, в том числе по эвакуации спускаемых аппаратов (капсул), составных частей ракет космического назначения;

— федеральное бюджетное учреждение «Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания». Цель деятельности: обеспечение реализации Росавиацией в установленной сфере деятельности комплекса мер по обеспечению оперативной деятельности единой системы авиационно-космического поиска и спасания, оказанию государственных услуг по авиационно-космическому поиску и спасанию (поиску и спасанию пассажиров и экипажей пилотируемых воздушных

судов, терпящих или потерпевших бедствие, поиску и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов (за исключением космических объектов военного назначения);

д) в Росморречфлоте:

— федеральное бюджетное учреждение «Служба морской безопасности». Специализируется в области обеспечения безопасности объектов морского и речного транспорта, находящихся в ведении Росморречфлота. Наделено полномочиями органа аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте;

— федеральное государственное бюджетное учреждение «Морская спасательная служба» (ФГБУ «Морспасслужба»). Является профессиональной аварийно-спасательной службой. Предметом деятельности является аварийно-спасательное и поисково-спасательное обеспечение в сфере морской деятельности.

Выводы

1. Безопасность на транспорте представляет собой сложное интегральное явление, характеризующееся таким состоянием, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде при осуществлении транспортной деятельности.

2. Безопасность на транспорте — это управляемый процесс, который обеспечивается повседневной целенаправленной деятельностью значительного числа субъектов, как специально созданных для этих целей, так и занимающихся этим опосредованно. Актуальным вопросом совершенствования системы управления безопасностью на транспорте является координация деятельности разноуровневых субъектов этой деятельности.

Литература

1. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов / под редакцией Н. Ю. Шведовой. — Москва : Рус. яз., 1986.
2. Мартиросян, Т. А. К вопросу о содержании понятия «безопасность» / Т. А. Мартиросян // Стратегия гражданской защиты. — 2013. — Том 3. — Выпуск 2.

References

1. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov / pod redaktsiyey N. YU. Shvedovoy. — Moskva : Rus. yaz., 1986.
2. Martirosyan, T. A. K voprosu o soderzhanii ponyatiya «bezopasnost'» [To the question of the content of the concept of "security"] / T. A. Martirosyan // Strategiya grazhdanskoy zashchity. — 2013. — Tom 3. — Vypusk 2.

Актуальные вопросы налогообложения

УДК 336.22

Шатская Ирина Ивановна,
кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
irina_shatskaya@mail.ru

Новое в налоговом законодательстве в 2023 году

Аннотация. В статье проанализированы изменения нормативно-правовой базы и связанный с ними порядок налогообложения в 2023 г. В частности такие изменения: ввод единого налогового платежа; изменение в правилах, по которым налоги и взносы можно считать уплаченными; изменение в сроках сдачи отчетности по налогу на прибыль и сроках уплаты НДС в бюджет; расширение перечня имущества, по которому можно применять повышающий коэффициент к основной норме амортизации; изменение в правилах, по которым власти регионов устанавливают дифференцированные ставки по налогу на имущество; ввод новых видов деятельности, которые нельзя вести по упрощенной системе налогообложения; изменение перечня видов деятельности для индивидуальных предпринимателей на патенте; ввод новых правил по НДФЛ с зарплаты; ввод новых тарифов и единой базы по объединенным фондам пенсионного и социального страхования. В статье сделан вывод: С 1 января 2023 г. приняты глобальные изменения в налоговом законодательстве. Меняются правила уплаты налогов, взносов и практически все сроки отчетности, что, с одной стороны, упростит взаиморасчеты, сократив количество платежных документов, а с другой — потребует колоссального количества времени и профессионального умения для грядущего изменения в учете.

Ключевые слова: законодательство; налоги; налоговые режимы; налогоплательщики.

Irina Iv. Shatskaya,
Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Russian University of Transport

New things in the 2023 tax legislation

Abstract. The current paper has presented the analysis of the changes in the regulatory framework and the related taxation procedure in 2023. In particular, such changes include an introduction of a single tax payment. There is a change in the rules under which taxes and contributions can be considered paid, and a change in the deadlines for reporting on income tax and the deadlines for paying VAT to the budget. The new things also include an expanded list of property for which a multiplying factor can be applied to the basic depreciation rate, and a change in the rules by which the authorities of the regions set differentiated rates for property tax. The 2023 tax legislation has also introduced new types of activities that cannot be conducted under the simplified taxation system. It has changed the list of activities for individual entrepreneurs on a patent, introduced new rules for personal income tax from wages, and new tariffs and a single base for the combined pension and social insurance funds. The current paper has concluded that since January 1, 2023, there have been adopted global changes in tax legislation. The rules for paying taxes, contributions and almost all reporting periods are changing, which, on the one hand, will simplify mutual settlements by reducing the number of payment documents, and on the other hand, it will require a huge amount of time and professional skills for the further change in accounting.

Keywords: legislation; taxes; tax regimes; taxpayers.

Нововведения, изменения в сфере налогового законодательства в 2023 г. затронут большую часть налогов, различные налоговые режимы, и тех, кто непосредственно задействован в этой сфере, — юридических и физических лиц. Так, вводится единый налоговый платеж; меняются правила, по которым налоги и взносы можно считать уплаченными; расширяется перечень имущества, по которому можно применять повышающий коэффициент к основной норме амортизации; изменяются сроки сдачи отчетности по налогу на прибыль и сроки уплаты НДС в бюджет; изменяются правила, по которым власти регионов устанавливают дифференцированные ставки по налогу на имущество; вводятся новые виды деятельности, которые нельзя вести по упрощенной системе налогообложения; меняется перечень видов деятельности для индивидуальных предпринимателей на патенте; определены сроки уплаты НДФЛ и сроки сдачи 6-НДФЛ в 2023 г.; вводятся новые правила по НДФЛ с зарплаты; вводятся новые тарифы и единая база по объединенным фондам пенсионного и социального страхования.

Фундаментальным изменением по налогам 2023 г. является переход на расчеты с бюджетом посредством уплаты **единого налогового платежа**. С 1 января 2023 г. прекратит действовать система взаиморасчетов налогоплательщика с бюджетом, когда платежи по каждому виду налогов, взносов учитывались отдельно.

В новом отчетном периоде расчеты налогоплательщика с бюджетом станут учитывать по совокупности всех платежей. Все налоги и взносы необходимо будет платить раз в месяц одним платежным поручением и в единые сроки уплаты (см. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 263-ФЗ).

Введен специальный термин — «совокупная обязанность», когда налогоплательщик обязан перечислить один платеж, включающий сумму всех налогов, сборов, авансовых платежей, страховых взносов, штрафов, пеней и процентов. Исключения распространятся на НДФЛ с доходов иностранных граждан, которые трудятся в России по найму, и на государственную пошлину, по которой не выдан исполнительный документ (п. 2 ст. 11 НК РФ).

Учет по каждому налогоплательщику налоговые органы будут вести на едином налоговом счете налогоплательщика, который будет открыт в Казначействе России. На счете налогоплательщика учтут приход, в который войдут суммы зачисленных средств, в качестве единого налогового платежа, и расход, который составит совокупную обязанность налогоплательщика по уплате налоговых платежей в бюджет, включающий: все налоги, авансовые платежи, сборы, страховые взносы, проценты и доначисления, пени, штрафы по вступившим в силу решениям налогового органа. Для ввода в действие повсеместного введения единых налоговых счетов, новых сроков уплаты и отчетности по состоянию на 1 января 2023 г. налоговые инспекции сформируют «входящее» сальдо единого налогового счета, составляющее разницу между неисполненными обязанностями перед бюджетом (долги по налогам, штрафам, пеням) и излишне перечисленными суммами (переплаты, излишне взысканные суммы). Результирующим показателем учета станет сальдо налогового счета. В зависимости от соотношения единого налогового платежа и совокупной обязанности на едином налоговом счете будет определяться наличие задолженности или переплаты по налоговым платежам. В том случае, когда совокупная обязанность больше единого налогового платежа, сальдо счета будет признано отрицательным, в противоположном случае сальдо счета будет положительным. Третий вариант — нулевое сальдо достигается при равнозначности совокупной обязанности и единого налогового платежа. При этом налогоплательщик сможет проводить сверки с налоговым органом по вопросу распределения зачисленных на его единый налоговый счет единого налогового платежа в счет конкретных налоговых платежей, а также получать справки о наличии положительного, отрицательного или нулевого сальдо.

Взыскивать неуплаченные налоги и взносы будут по новым правилам. Решения о взыскании отрицательного сальдо единого налогового счета налоговые инспекции будут размещать на специальном реестре. Если

сальдо изменится, сведения о корректировках повторно направят в специальный реестр.

Также изменения определены в правилах начисления налоговых пеней и штрафов. Новое по отношению к ситуации, когда совокупная обязанность налогоплательщика увеличилась или уменьшилась, в этих случаях пени пересчитают с соблюдением двух правил (п. 6 ст. 75 НК РФ):

1) сумма пеней «к уменьшению» не должна превышать пени, которые были ранее начислены за период с даты уплаты до даты уменьшения совокупной обязанности;

2) сумма пеней «к увеличению» считается со дня, когда увеличение совокупной обязанности учтено на едином налоговом счете. При этом ставки пеней не изменились. Для физических лиц составит 1/300 действующей ключевой ставки Банка России, для юридических лиц: когда сальдо единого налогового счета отрицательно и непрерывно существует до 30 календарных дней включительно, ставки пеней составят 1/300 действующей ключевой ставки Банка России; а в случае прочих недоимок — 1/150 ключевой ставки Банка России.

Изменения, коснувшиеся налогов

Перенесен срок сдачи отчетности и определен срок уплаты *налога на прибыль*. Декларацию по налогу на прибыль необходимо сдавать 25-го, а не 28-го числа, как было ранее. С 2023 г. отчитываться по налогу на прибыль необходимо: за отчетные периоды — не позднее 25-го числа месяца, следующего за отчетным периодом; за налоговый период 2023 г. — не позднее 25 марта 2024 г. Уплата авансовых платежей и налога на прибыль не привязаны к сроку сдачи декларации. Перечислить авансовый платеж нужно не позднее 28-го числа месяца, следующего за отчетным периодом, а налог на прибыль — не позднее 28 марта 2024 г. (ст. 287, 289 НК РФ).

Расширен перечень имущества, по которому можно применять повышающий коэффициент не выше 3 к основной норме амортизации. В перечень вошли: основные средства, которые на дату ввода в эксплуатацию включены в единый реестр российской радиоэлектронной продукции, и нематериальные активы в виде компьютерной программы ЭВМ и базы данных, за исключением активов, для которых срок полезного использования компания установила самостоятельно.

При покупке права на использование программ для ЭВМ и баз данных из сферы искусственного интеллекта, числящихся в реестре российского программного обеспечения и баз данных, относящихся к сфере искусственного интеллекта, для расходов по налогу на прибыль предусмотрен коэффициент 1,5 (см. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 323-ФЗ). Согласно данному Закону расширен перечень расходов, к которым можно применять инвестиционный вычет в размере 100%: основные средства, нематериальные активы, которые относятся к сфере

искусственного интеллекта и числятся в реестре российского программного обеспечения и баз данных, относящихся к сфере искусственного интеллекта.

В наступающем отчетном периоде отрицательные курсовые разницы по обязательствам, выраженным в иностранной валюте, необходимо признавать в расходах только на дату погашения (ст. 272 НК РФ). Такие правила уже действуют в отношении положительных курсовых разниц с текущего периода.

Установлен новый срок уплаты и сдачи отчетности по *налогу на доходы физических лиц*. С 2023 г. за счет ввода единого налогового платежа сроки уплаты и сдачи отчетности по НДФЛ изменены. Единый срок сдачи отчетности — 25-е число. Срок уплаты — 28-е число.

Сроки уплаты НДФЛ в 2023 г. будут зависеть от того, когда выплачены доходы в виде зарплаты работникам и удержан налог (ст. 226 НК РФ). Ранее датой фактического получения дохода в виде оплаты труда считался последний день месяца, за который она начислена (ст. 223 НК РФ утратила силу). Следовательно, датой получения дохода в виде оплаты труда будет день выплаты, поэтому НДФЛ необходимо будет удерживать и при выплате аванса.

Установлены сроки уплаты НДФЛ. Расчетным периодом считается не месяц, а период с 23-го числа предыдущего месяца по 22-е число текущего месяца. В том случае, если налог удержан с 23-го числа предыдущего месяца по 22-е число текущего месяца, налог необходимо перечислить не позднее 28-го числа текущего месяца. За период с 1 по 22 января налог необходимо перечислить не позднее 28 января. За период с 23 по 31 декабря — не позднее последнего рабочего дня календарного года.

Особые сроки будут действовать для декабря и января. НДФЛ, удержанный в период с 23 по 31 декабря, необходимо перечислить не позднее последнего рабочего дня календарного года. НДФЛ, удержанный в период с 1 по 22 января необходимо перечислить не позднее 28 января.

Изменение касается и формы 6-НДФЛ. С 2023 г. расчет 6-НДФЛ необходимо сдавать: за первый квартал; полугодие и девять месяцев. Срок сдачи не позднее 25-го числа месяца, следующего за отчетным периодом, годовой отчет не позднее 25 февраля года, следующего за отчетным периодом.

Изменен срок уплаты *налога на добавленную стоимость* (НДС) в бюджет. Налогоплательщики и налоговые агенты перечисляют НДС в бюджет равными долями не позднее 28-го числа каждого из трех месяцев, следующего за истекшим налоговым периодом (см. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 263-ФЗ). Ранее перечислять НДС в бюджет следовало не позднее 25-го числа каждого из трех месяцев, следующего за истекшим кварталом.

Кроме того уточнен порядок возмещения НДС, в частности, отменены п. 5—8, 10—12 ст. 176, 176.1 НК РФ, на основании которых определялись правила возмещения НДС при наличии либо отсутствии недоимки. Связано это с тем, что вместо возврата денежных средств суммы, подлежащие возмещению, будут идти в счет увеличения сальдо единого налогового счета. Возместить НДС можно будет только при наличии положительного сальдо по всем налогам на едином налоговом счете. При этом заявить к возврату на расчетный счет или к зачету в счет будущих платежей налогоплательщик сможет только сумму, учтенную на едином налоговом счете, которая сформирует положительное сальдо.

Также уточнен порядок начисления процентов в связи с несвоевременным возвратом НДС, который был ранее возмещен. Проценты будут начисляться по истечении 10-дневного срока, исчисляемого с даты принятия решения о возмещении НДС. До 2023 г. проценты начислялись по истечении 12 дней после завершения камеральной налоговой проверки

Кроме того истекает срок освобождения от НДС реализации и ввоза племенных животных и срок освобождения от НДС ввоза воздушных судов — 31 декабря 2022 г., что означает с 1 января 2023 г. ставка НДС составит 20%, если освобождение не продлят в обоих случаях. Также истекает срок применения ставки НДС 10% по внутренним авиаперевозкам пассажиров и багажа. В этом случае, если срок действия ставки НДС 10% не продлят, такие авиаперевозки попадут под НДС по ставке 20%.

Кадастровая стоимость недвижимости в целях *налога на имущество организаций и земельного налога* на 2023 г. останется неизменной. Налог на имущество и земельный налог за 2023 г. рассчитывается из кадастровой стоимости, которая установлена на 1 января 2022 г., если кадастровая стоимость недвижимости на 1 января 2023 г. превысит кадастровую стоимость по состоянию на 1 января 2022 г. Исключение — если увеличение кадастровой стоимости в 2023 г. произошло вследствие изменения характеристик недвижимости или земельного участка (см. Федеральный закон от 26 марта 2022 г. № 67-ФЗ).

С 2023 г. годовая отчетность по налогу на имущество организаций, земельному налогу сдается не позднее 28 февраля года, следующего за отчетным периодом. Авансовые платежи необходимо перечислить не позднее 28-го числа месяца, следующего за истекшим отчетным периодом.

Кроме того утверждена форма сообщения об исчисленных налоговым органом суммах транспортного налога, налога на имущество организаций, земельного налога. Данное сообщение будет формироваться автоматически в системе ФНС России. В сообщении выделяют графу для пересчета, если ранее начисленные суммы не содержали полноту информации об имуществе налогоплательщика (см. приказ ФНС России от 16 июля 2021 г. № ЕД-7-21/667@ «Об утверждении формы сообщения об

исчисленных налоговым органом суммах транспортного налога, налога на имущество организаций, земельного налога»).

Изменения в специальных налоговых режимах

Изменены сроки уплаты и сдачи отчетности для организаций и индивидуальных предпринимателей, применяющих *упрощенную систему налогообложения* (УСН). Сроки уплаты налога установлены до 28 числа месяца, следующего за отчетным периодом, вместо 25-го, налог по итогам года организации должны перечислить до 28 марта, вместо 31-го. Сроки уплаты для индивидуальных предпринимателей — до 28 апреля, вместо 30-го. Сроки сдачи декларации: для организаций — 25 марта, вместо 31-го, для индивидуальных предпринимателей 25 апреля, вместо 30-го.

Вводятся новые виды деятельности, которые нельзя вести, используя УСН. С 1 января 2023 г. применять УСН больше не смогут фирмы и предприниматели, которые производят ювелирные и другие изделия из драгоценных металлов или торгуют ювелирными и другими изделиями из драгоценных металлов (см. Федеральный закон от 9 марта 2022 г. № 47-ФЗ).

Определен предельный доход, который позволяет организациям использовать УСН в 2023 г. Предыдущая сумма в 200 млн руб. будет проиндексирована с коэффициентом 1,257. В 2023 г. предельные величины доходов для применения УСН составят: 188,55 млн руб., вместо 219,2 млн руб. в 2022 г. (см. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 263-ФЗ).

С 1 января 2023 г. нельзя применять *патентную систему налогообложения* в отношении деятельности по производству ювелирных и других изделий из драгоценных металлов, оптовой и розничной торговли такими изделиями (см. Федеральный закон от 9 марта 2022 г. № 47-ФЗ).

Изменены срок уплаты и сдачи декларации по *единому сельскохозяйственному налогу*. Данный налог по итогам года нужно платить не позднее 28 марта года, следующего за отчетным периодом, вместо 31-го. По авансу за полугодие срок пока прежний — 25 июля. Декларации по налогу необходимо сдавать не позднее 25 марта года, следующего за отчетным периодом, вместо 31-го.

Изменения по страховым взносам

Образован Фонд пенсионного и социального страхования РФ в результате объединения Пенсионного фонда РФ и Фонда социального страхования РФ (см. Федеральные законы от 14 июля 2022 г. № 237-ФЗ и № 239-ФЗ). С 2023 г. заявлений на регистрацию в Фонд подавать не нужно. Фонд самостоятельно регистрирует организацию в течение трех рабочих дней на основании данных, полученных по межведомственному обмену от Инспекции ФНС России.

Фонд будет начислять застрахованным лицам все социальные выплаты: пенсии; больничные; выплаты по несчастным случаям; материнские пособия. Кроме того больничные будут выдавать и оплачивать не только сотрудникам по трудовым договорам, но и работникам по гражданско-правовым договорам. Фонд установит единый круг застрахованных лиц и единые тарифы страховых взносов.

С 1 января 2023 г. устанавливается единый тариф страховых взносов, объединивший взносы на обязательное пенсионное страхование, на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, на обязательное медицинское страхование, в пределах установленной единой предельной величины базы для исчисления страховых взносов — 30% и 15,1% — свыше установленной единой предельной величины базы для исчисления страховых взносов (см. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 239-ФЗ). С 2023 г. страхователи будут перечислять деньги одним платежом, обязанность распределять деньги по видам социального страхования возложена на Казначейство России.

С 1 января 2023 г. установлена единая предельная база для расчета взносов на пенсионное и социальное страхование (ст. 421 НК РФ). Новую предельную базу установят путем индексации действующей предельной базы на обязательное пенсионное страхование (1 565 000 руб.) с учетом роста средней заработной платы в России. Она составит — 1 917 000 руб.

Льготных плательщиков объединят в три группы: 15% — субъекты малого и среднего предпринимательства (эта льгота касается суммы выплат, превышающих 1 МРОТ; 7,6% — резиденты территорий опережающего социально-экономического развития и 0% — организации, осуществляющие выплаты и иные вознаграждения членам экипажей морских судов (ст. 427 НК РФ).

Изменения в отчетных формах

Вводится единая форма отчетности, которая объединит в себе сведения из расчета 4-ФСС, СЗВ-СТАЖ, ДСВ-3 и СЗВ-ТД.

С 2023 г. установлен новый срок уплаты страховых взносов: не позднее 28-го числа, следующего календарного месяца.

Страховые взносы индивидуального предпринимателя за себя в 2023 г. составят 45 842 руб. А если доход предпринимателя превысит 300 тыс. руб., необходимо заплатить дополнительные взносы в размере 1% с суммы превышения (ст. 430 НК РФ). С 2023 г. индивидуальным предпринимателям необходимо перечислять взносы в фиксированном размере единым платежом, но в том случае, если доход превысит 300 тыс. руб., то необходимо перечисление взносов с дохода другим платежом.

Ответственность по страховым взносам с 2023 г. тоже меняется. Страхователей будут штрафовать за нарушение законодательства об обязательном социальном страховании и об индивидуальном

персонифицированном учете. Суммы штрафов предусмотрены для должностных лиц и индивидуальных предпринимателей от 300 руб. до 2000 руб. в зависимости от вида нарушения.

Итак, изменения налогового законодательства в 2023 г. масштабны — от введения в практику единого налогового платежа до объединения Пенсионного фонда и Фонда социального страхования в единый фонд, что потребует от организаций вовремя изучить поправки законодательства и применить профессиональный подход к срокам выполнения своих обязательств по начислению и уплате налогов и взносов.

Профессиональная юридическая деятельность и образовательный процесс

УДК 811.1:378(082)

Ширшиков Владислав Борисович,
кандидат филологических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Использование современных технологий *YouTube* на занятиях иностранных языков в транспортном вузе: ретроспективный анализ и эксперимент

Аннотация. В статье рассматривается вопрос целесообразности и эффективности использования *YouTube*-платформы на уроках английского языка, дается краткий экскурс в методологию использования элементов онлайн-платформы, проводится и анализируется анкетирование со студентами Российского университета транспорта (МИИТ) и предлагаются общие выводы. Исследования использования *YouTube* в образовательных целях указывают на то, что *YouTube* — это привлекательная социальная среда, которая способствует развитию не только учеников, но и вуза в целом. Обозначив сильные эксплицитные стороны *YouTube*, и некоторые его слабые стороны в учебном процессе, предлагается общий вывод о том, что видеоролики на *YouTube* должны стать и быть одновременно неотъемлемой и дополнительной частью процесса обучения.

Ключевые слова: *YouTube*; учебный процесс; образовательные цели; перевернутый класс; информационный ресурс; мультимедийный контент; коммуникативный метод.

Vladislav B. Shirshikov,
Candidate of Philological Sciences, associate professor,
Russian University of Transport

The use of modern *YouTube* technologies at foreign language classes at a transport university: retrospective analysis and experiment

Abstract. The current paper has discussed the question of the appropriateness and effectiveness of using the *YouTube* platform at English

classes. The paper has given a brief review of the methodology for using the elements of the online platform. There has been conducted and analyzed a survey of the students of the Russian University of Transport (MIIT) and offered general conclusions. The study of the use of *YouTube* for educational purposes has indicated that *YouTube* is an attractive social environment that contributes to the development of not only students, but also the university. Having established the explicit strengths of *YouTube*, and some of its weaknesses in the educational process, there has been concluded that *YouTube* videos should become and be both an integral and additional part of the learning process.

Keywords: *YouTube*; studying process; educational goals; flipped class; information resource; multimedia content; communicative method.

Введение

Одной из значимых проблем преподавания иностранных языков (английского языка) является проблема баланса традиционных и коммуникативных методик преподавания. Традиционную методику еще называют грамматико-переводной, она призвана формировать у обучающихся знания норм грамматики, фонетики, чтения и перевода путем заучивания материала и его отработки в типовых, «дрилловых» упражнениях.

Коммуникативный метод, или нетрадиционный (для русскоязычных граждан), несет в себе заряд позитивного овладения иностранным языком с помощью увлекательных упражнений, нацеленных на легкое усвоение нового объема материала (как лексического, так и грамматического) с помощью разного рода подручных средств и технологий: карточек, рисунков, групповых и ролевых игр, Интернета и пр. Одним из существенных современных «подспудных» средств в коммуникативном ключе преподавания иностранных языков является *YouTube*, «репозиторий видеоконтента, основанный в феврале 2005 г. тремя бывшими сотрудниками электронного бизнеса *PayPal*» [1, стр. 183—199].

Пользователи *YouTube* могут загружать, просматривать и делиться видеоклипами на разные темы. Такой разнообразный контент включает в себя клипы фильмов, телевизионные шоу, музыкальные и обучающие ролики, блоги или видеоблоги и пр. *YouTube* как массмедиа превратился в социальную коммуникативную площадку благодаря загружаемому видео и другим формам взаимодействия и стал «окном онлайн-плеера», который можно смотреть с разных браузеров в любое время [2, стр. 95].

Исследования использования *YouTube* в образовательных целях указывают на то, что *YouTube* — это привлекательная социальная среда, которая способствует развитию не только учеников, но и школы в целом. Многие ученые указывают на растущий интерес преподавателей к *YouTube* в преподавании иностранных языков. *YouTube* предлагает мгновенное погружение в языковую среду для всех, у кого есть доступ к

Интернету и видеороликам, транслирующим на аутентичных языках разные культуры в разных стилях по всему миру.

Берк предлагает 15 стратегий использования видео в учебной среде [3, р. 1—18]. Сейлстад рассматривает использование видеороликов *YouTube* как инновационный метод преподавания английского языка. Он утверждает, что клипы на *YouTube* — это всего лишь простой способ обобщения языкового материала, что отражается на достижениях и успеваемости учащихся [4, р. 31—47]. *YouTube* обладает высоким потенциалом для улучшения навыков обучения студентов.

Обучающие видеоролики — это обучающие ситуации, записанные и выложенные во всемирной паутине. Такие видеоролики включают в себя реальные типовые фреймы и учат конкретным целям. Видео на *YouTube* предлагают несколько опций, такие как загрузка, просмотр, перемотка и обмен материалами. Ролики на *YouTube* доступны в любое время и в любом месте, они имеют высокое качество и предлагают возможность многократного просмотра материала, остановки или завершения работы в любое время. Видеоролики *YouTube* предоставляют мультимедийный контент, поскольку в них используется визуальный и вербальный материал, и таким образом они развивают разные образовательные навыки. Видеоролики *YouTube* поощряют групповую работу, добавляют веселья и смысла в учебную среду и помогают сохранить просматриваемый материал в долговременной памяти [4, р. 36—37].

Технологии и Интернет вносят значительный вклад в социальную и образовательную жизнь учащихся. Центральным моментом преподавания и обучения на *YouTube* становится «интерес», но он отличается от других запланированных образовательных контекстов тем, что и учащийся, и «неформальный учитель» демонстрируют свой свободный выбор, чтобы войти в учебную ситуацию. Кроме того, тон голоса и выражения «неформального учителя» на видео похожи на то, что необходимо выделить.

Берк предлагает восемь шагов для использования видеоклипа в обучении [3, р. 1—18].

1. Учитель выбирает конкретный клип, чтобы представить содержание или проиллюстрировать концепцию или принцип.

2. Учитель готовит конкретные рекомендации для учащихся или вопросы для обсуждения, чтобы иметь указания относительно того, что нужно посмотреть, прослушать и найти. В чем смысл клипа? Учитель разъясняет это ученикам.

3. Учитель кратко представляет видео, чтобы закрепить цель.

4. Учитель воспроизводит клип.

5. Учитель останавливает клип на любой сцене, чтобы выделить момент или воспроизвести клип для конкретного упражнения в классе.

6. Учитель устанавливает время для обсуждения мнений.

7. Учитель назначает активную учебную деятельность для взаимодействия по конкретным вопросам, проблемам или концепциям в клипе.

8. Учитель организует дискуссию вокруг этих вопросов в формате малой и большой группы.

Одним из инновационных способов в использовании технологии к обучению в классе является так называемый «перевернутый класс» (*flipped classroom*). Такер подчеркивает, что перевернутый класс — это место, где учебный подход заменяет учителя, создающего видео и уроки, на которых происходит взаимодействие. Теперь учащиеся следуют инструкциям дома и получают их до начала занятий. Таким образом, классная комната предназначена для решения проблем и для предложения концепций. Это место, где взаимодействие происходит совместно. Перевернутый класс описывается как среда для обучения, в которой действия, которые обычно выполняются в качестве домашних заданий, выполняются в классах во время урока. Этот процесс относится к просмотру студентами видеозаписи лекции, записанной до начала занятий [<https://www.educationnext.org/the-flipped-classroom/>].

Методология

В нашем исследовании мы попытались провести эксперимент с помощью метода анкетирования, который должен выявить ряд особенностей, необходимостей и преимуществ/недостатков использования Интернет-технологий (*YouTube*) на занятиях в неязыковых высших учебных заведениях. В частности, анкетирование проводилось среди студентов первого, второго и пятого курсов Российского университета транспорта (МИИТ). Всего в опросе участвовало 50 студентов. В анкете было представлено 10 вопросов и всего три варианта ответов — согласен, не согласен, не важно. Ниже представлена таблица с вопросами и процентность ответов.

Вопросы	Согласен	Не важно	Не согласен
1. Учиться с помощью видео на <i>YouTube</i> Интересно	98%		2%
2. Я правильно понимаю, что представлено на <i>YouTube</i>	97%		3%
3. Использование <i>YouTube</i> представляет собой переход от традиционного к перевернутому классу (смотрим дома видео, в классе отрабатываем)	95%	4%	1%
4. Учителя должны использовать <i>YouTube</i> в классе в качестве инструмента обучения.	65%	30%	5%
5. Идеальная продолжительность видео не должна превышать 15—20 минут	65%	30%	5%
6. Предпочтительно делать заметки во время просмотра видео на <i>YouTube</i>	98%		2%

7. <i>YouTube</i> может взять на себя роль учителя	17%	3%	80%
8. Видео на <i>YouTube</i> улучшают языковые навыки, особенно разговорную речь и аудирование	98%		2%
9. Видео на <i>YouTube</i> , представленные носителями языка, лучше, чем созданные неносителями	60%	30%	10%
10. Видео на <i>YouTube</i> имеют жизненно важное значение для развития грамматических моделей и формирования словарного запаса	15%	45%	40%

Результаты исследования подтвердили актуальность и важность использования *YouTube*-ресурсов в изучении английского языка (98%), но не только на уроках английского языка (65%). При этом 30% студентов не важно, будет использоваться этот ресурс на занятиях или нет, и всего лишь 17% респондентов готовы отвести онлайн-платформе роль учителя.

Из анализа ответов анкетирования можно сделать следующие промежуточные выводы: 1) тема всестороннего и систематического использования *YouTube* еще далеко не изучена; 2) платформа несет огромный потенциал для учителей и студентов, но для реализации этого потенциала необходимы четко сформулированные и унифицированные алгоритмы использования онлайн-ресурса в рамках занятий; 3) длина роликов — релевантная тема; 4) *YouTube* не может заменить преподавателя, так как это всего лишь один из мощных ресурсов и мотиваторов совершенствования умений и навыков иноязычной речи; 5) перевернутый класс должен занимать в преподавании иностранных языков все больше и больше места; 6) многопрофильность и многозадачность работы с *YouTube* способствует улучшению разговорных навыков и аудирования.

Кроме специальных навыков использования роликов *YouTube*, преподаватели должны знать правила использования *YouTube*, такие как авторское право и онлайн-протоколы содержания, так как они сложные, запутанные и трудные для понимания, поскольку отличаются друг от друга. Джафар упоминает, что 98% студентов используют *YouTube* в качестве информационного ресурса, и 86% из них подтверждают, что *YouTube* помогает им в их обучении [<https://doi.org/10.1002/ase.1268>].

Таким образом, *YouTube*-ресурс можно назвать достойным учебным средством. Но для использования этого ресурса не достаточно только наличия доступа в Интернет, есть много связанных с этим имплицитных проблем:

- недостаточное понимание пользовательского опыта;
- проблемы ограниченных эмпирических данных о влиянии новых инструментов на успеваемость учащихся;

- отсутствие стратегий и направлений, которые наилучшим образом подходят для использования медиаресурса в процессе обучения;
- наличие оборудованных аудиторий компьютерами и бесперебойным Интернетом и т.д.;
- унификация процесса обучения;
- учет идеологической составляющей образовательного контента и др.

Вывод

YouTube, как и другие интернет-технологии, нельзя выносить за рамки образовательного процесса, поскольку они предлагают как основные, так и дополнительные преимущества овладения новой иноязычной информацией в образовательном процессе. Видеоролики на *YouTube* должны быть одновременно неотъемлемой и дополнительной частью процесса обучения. Они улучшают понимание учебных материалов и успеваемость студентов, развивают их мотивационный потенциал, корректируют их культурологические знания. Использование *YouTube* способствует усовершенствованию языковых навыков с опорой на идеальную речь носителей языка. Видеоролики на *YouTube* помогают студентам приблизиться к культуре и ментальным различиям изучаемого языка с помощью представленного аутентичного материала. Таким образом, видеоролики *YouTube* жизненно важны для образовательного процесса, и дальнейшие исследования должны быть направлены на их улучшение, чтобы они служили большему количеству целей.

Литература

1. Portugal, O. K. Free-Choice Teaching: How YouTube Presents a New Kind of Teacher / O. K. Portugal, S. M. Arruda, M. A. Meneghello // Revista Electrónica de Enseñanza de las Ciencias. — 2018. — 17(1).
2. Верник, А. Г. Анализ эпохи «Web 2. 0» и User Generated content как основы для появления социальных сетей / А. Г. Верник // Знак: проблемное поле медиаобразования. — 2014. — № 2 (14). С. 95—100.
3. Berk, R. A. Multimedia Teaching with Video Clips: TV, Movies, YouTube, and MtvU in the College Classroom / R. A Berk. // International Journal of Technology in Teaching and Learning. — 2009. — 5(1).
4. Seilstad, B. Using Tailor-made YouTube Videos as a Pre-teaching Strategy for English Language Learners in Morocco: Towards a Hybrid Language Learning Course / B. Seilstad // Teaching English with Technology. — 2012. — 12 (4).

References

1. Portugal, O. K. Free-Choice Teaching: How YouTube Presents a New Kind of Teacher / O. K. Portugal, S. M. Arruda, M. A. Meneghello // Revista Electrónica de Enseñanza de las Ciencias. — 2018. — 17(1).
2. Vernik, A. G. Analiz epokhi «Web 2. 0» i User Generated content kak osnovy dlya poyavleniya sotsial'nykh setey [Analysis of the “Web 2. 0” era and User Generated Content as the basis for the emergence of social network] / A. G. Vernik // Znak: problemnoye pole mediaobrazovaniya. — 2014. — № 2 (14). S. 95—100.
3. Berk, R. A. Multimedia Teaching with Video Clips: TV, Movies, YouTube, and MtvU in

- the College Classroom / R. A Berk. // International Journal of Technology in Teaching and Learning. — 2009. — 5(1).
4. Seilstad, B. Using Tailor-made YouTube Videos as a Pre-teaching Strategy for English Language Learners in Morocco: Towards a Hybrid Language Learning Course / B. Seilstad // Teaching English with Technology. — 2012. — 12 (4).

УДК 340:167/168

Мельникова Юлия Владимировна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Мы обучаем студентов науке. А как?
(некоторые размышления, возникшие по прочтению
учебника И. В. Понкина и А. И. Лаптевой «Методология
научных исследований и прикладной аналитики»)**

Аннотация. Публикация представляет собой описание впечатлений автора по поводу учебника И. В. Понкина и А. И. Лаптевой «Методология научных исследований и прикладной аналитики» (3-е издание, 2022 г.) [1].

Ключевые слова: научная школа; методология науки; прикладная аналитика; методы исследования; обучение методологии научных исследований; правовая аналитика.

Yuliya V. Melnikova,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport

**We teach science to students. But in which way?
(Some reflections after reading the textbook by I. V. Ponkin
and A. I. Lapteva “Methodology of scientific research
and applied analytics”)**

Abstract. The current paper has presented a description of the author's impressions and an opinion on the textbook by I. V. Ponkin and A. I. Lapteva “Methodology of scientific research and applied analytics” (3rd edition, 2022).

Keywords: scientific school; methodology of science; applied analytics; research methods; training in methodology of scientific research; legal analytics.

История появления этой рецензии проста: один из авторов третьего издания учебника «Методология научных исследований и прикладной аналитики» подарил нам с личной подписью его экземпляр [<https://state-religion.ru/index.php?p=post&id=74>], сразу вызвав и бурю вопросов (и не

всегда восхищенных), и критических замечаний. На что нам было логично предложено изложить все эти мысли, вопросы, наконец, придирки в отдельном отзыве. Сочтя за честь войти в научный клинч с сильным противником, мы откликнулись, результатом и явился настоящий материал.

Изречение Клайва Стейплза Льюиса: «Нигде не предпочитают новых книг старым так, как в богословии» [<https://azbyka.ru/forum/xf-blog-entry/klajv-stejplz-ljuis-dva-ehsse.1573/>] — обоснованно может быть перенесено и приложено и к науковедению и научной методологии. Жозефу Жуберу приписывают слова: «Главная беда новых книг в том, что они не дают нам прочесть старые». Найти сегодня совсем по своим подходам новую (суперсовременную и притом еще устремленную в будущее) книгу, в которой при этом отдана сполна дань уважения предшественникам в научной методологии, весьма затруднительно, этот труд — уж явно не для нетерпеливых.

Третье издание учебника доктора юридических наук, профессора И. В. Понкина и кандидата юридических наук А. И. Лаптевой «Методология научных исследований и прикладной аналитики» в этом плане — редкое исключение. Учебник представляет собой принципиально новое и весьма веское слово в технологиях, как говорят сами авторы, постановки мозгов уже состоявшимся профессионалам. При этом учебник в классическом виде выпукло показывает, что его авторы стоят на плечах предшествовавших им атлантов в науке (так сейчас часто говорят, но как говорится — увидеть бы): в учебнике имеются ссылки на источники за несколько веков (ссылки уже во введении к учебнику на Иоанна Солсберийского, его труд «Металогик», датируемый около 1159 г. — просто заставляют, что называется, влюбиться в этот учебник уже с его введения) и на работы многих-многих стран. И это первичное впечатление далее многократно не только подкрепляется, но и усиливается, и ты ловишь себя на мысли, насколько это замечательно — читать учебник, который настолько практичен. В нем нет ни «воды плетения словес», ни нападок на конкурентов и на научные власти, ни флюсовых уходов в политику, ни опускания до уровня студенческих «хитростей», ни прочего переливания из пустого в порожнее (или, как говорят авторы учебника, «подводного плетения корзин»).

Обычно когда хотят рекомендовать книгу, говорят: если вы собираетесь купить только одну книгу (по такой-то тематике) — покупайте именно эту. Но дело в том, что купить ее нельзя нигде, авторы выбрали много более выигрышный вариант, разместив полнотекстовую версию в сети Интернет на нескольких сайтах и раздавая бумажные варианты книг, как авторы сами говорят, по авторитетным ученым и представителям аналитических центров.

Писать критический разбор таких масштабных трудов — нелегкая задача. Ведь следует удержаться и от некритических восхищений, и от загромождения отзыва критиканством, когда на каждый разумный критический аргумент приходится от полдюжины до дюжины глупых пустых придилок для проформы. Но взвешенная сбалансированная середина требует не только больших интеллектуальных временных затрат, но и взятия на себя определенной ответственности за произносимые оценки.

И снова обратимся к Жозефу Жуберу, который писал, что «обучать — значит вдвойне учиться». Создавая хороший учебник, его создатель поднимается в своем профессионализме над самим собой, преодолагает себя, сам кристаллизуясь уже на более высоком уровне. Это мы к тому, что у рецензируемого учебника очень удачен дизайн структурирования тем. Учебник приготовлен так, что сразу видны мастера дела: компоновка структуры, стиль научного письма, логическая взаимоувязанность и др. Сначала объясняются азы и основы (но уже на продвинутом уровне), затем описываются базовые общие стратегии и, наконец, раскрываются более сложные стратегии и их инструментально-методологическое обеспечение. Шутка ли, даны детализированные рабочие (в смысле — предельно понятные и глубоко погружающие) описания аж 23 общенаучных методов (пойди еще найди науковедческий источник, где они только перечислены) и 29 прикладных аналитических методов. Причем дается очень хорошая навигация по этим методам

Этот учебник дает больше, чем просто ответы, он дает стратегии и тактики, дает логики научных и прикладных аналитических исследований.

Говорят, что великие вещи получаются, благодаря применению простых и практичных методов. Авторы исповедуют иной подход: у них в основе всего (это идет красной линией сквозь весь учебник) — сложность и исследование в условиях неполных и неопределенных данных, а то и нечеткой логики. И мы отдельно насчитали не менее 3 разделов учебника, посвященных обоснованию тезиса о применимости и причинах применимости сложных исследовательских взглядов на исследуемые вещи.

Придирки тоже есть, тут без вариантов. И в принципе (так заведено), и потому что объективно нашлись причины. Но будем краткими.

Нет в учебнике ничего о технологиях «внутреннего критика» в работе ученого и прикладного аналитика. Как мы должны проверять достоверность и ценность своего труда? Как избежать когнитивных ошибок?

Второе. Ничего нет о технологиях организации и проведения мозговых штурмов и других способов организации интенсивной научной и прикладной аналитической работы в группе.

Тем не менее вывод предрешен: учебник И. В. Понкина и А. И. Лаптевой «Методология научных исследований и прикладной аналитики» — это обязательная книга для каждого профессионала. Этому учебнику нет места среди, как говорят, огромного количества унылых и величественных фолиантов, заполняющих книжные полки в офисах адвокатов, ибо он будет у них всегда на рабочей поверхности письменного стола. При этом учебник не написан, как могло бы показаться многим из его названия, исключительно для правоведов, нет же — аудитория много более широкая. Она обязательна к прочтению любым учителем науки, наставником аналитики и администратором первых и вторых. Мы очень рекомендуем.

Литература

1. Понкин, И. В. Методология научных исследований и прикладной аналитики : учебник / И. В. Понкин, А. И. Лаптева. — 3-е изд., дополн. и перераб. / Консорциум «Аналитика. Право. Цифра». — Москва : Буки Веди, 2022. — Серия: «Методология и онтология исследований» // https://moscou-ecole.ru/2022/03/31/methodology_resear.

References

1. Ponkin, I. V. Metodologiya nauchnykh issledovaniy i prikladnoy analitiki [Methodology of scientific research and applied analytics]: uchebnik / I. V. Ponkin, A. I. Lapteva. — 3-ye izd., dopoln. i pererab. / Konsortsium «Analitika. Pravo. Tsifra». — Moskva : Buki Vedi, 2022. — Seriya: «Metodologiya i ontologiya issledovaniy» // https://moscou-ecole.ru/2022/03/31/methodology_resear.

<p style="text-align: center;">ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Вестник Юридического института МИИТ»</p>	<p style="text-align: center;">REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal “ Bulletin of the Law Institute of MIIT”</p>
<p>Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.</p> <p>Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru.</p> <p>Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6.</p> <p>Объем статей — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.)</p> <p>При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).</p> <p>Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».</p> <p>Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.</p> <p>Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; полное название организации — места работы каждого автора в именительном</p>	<p>Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.</p> <p>All papers should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru.</p> <p>The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.</p> <p>The paper should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets).</p> <p>The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).</p> <p>References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».</p> <p>The title of the paper is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.</p> <p>The information about authors is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in Nominative case (where EACH author</p>

падеже, ее полный почтовый адрес; должность, звание, ученая степень каждого автора; адрес электронной почты для каждого автора.

Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.

Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала. Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.

В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.

works) with its full postal address; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author; contacts (an e-mail) of EACH author.

An abstract is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.

Keywords are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.

All papers are peer reviewed. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material. The text originality should be not less than 75% of the total paper.

There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.