



## Ежемесячный научный журнал Том 2 №73 / 2021

### ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

**Макаровский Денис Анатольевич**

AuthorID: 559173

Заведующий кафедрой организационного управления Института прикладного анализа поведения и психолого-социальных технологий, практикующий психолог, специалист в сфере управления образованием.

### ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА:

**Чукмаев Александр Иванович**

<https://orcid.org/0000-0002-4271-0305>

Доктор юридических наук, профессор кафедры уголовного права. Астана, Казахстан

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

#### **Штерензон Вера Анатольевна**

AuthorID: 660374

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Институт новых материалов и технологий (Екатеринбург), кандидат технических наук

#### **Синьковский Антон Владимирович**

AuthorID: 806157

Московский государственный технологический университет "Станкин", кафедра информационной безопасности (Москва), кандидат технических наук

#### **Штерензон Владимир Александрович**

AuthorID: 762704

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Институт фундаментального образования, Кафедра теоретической механики (Екатеринбург), кандидат технических наук

#### **Зыков Сергей Арленович**

AuthorID: 9574

Институт физики металлов им. М.Н. Михеева УрО РАН, Отдел теоретической и математической физики, Лаборатория теории нелинейных явлений (Екатеринбург), кандидат физ-мат. наук

#### **Дронсейко Виталий Витальевич**

AuthorID: 1051220

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Кафедра "Организация и

безопасность движения" (Москва), кандидат технических наук

#### **Садовская Валентина Степановна**

AuthorID: 427133

Доктор педагогических наук, профессор, Заслуженный работник культуры РФ, академик Международной академии Высшей школы, почетный профессор Европейского Института PR (Париж), член Европейского издательского и экспертного совета IEERP.

#### **Ремизов Вячеслав Александрович**

AuthorID: 560445

Доктор культурологии, кандидат философских наук, профессор, заслуженный работник высшей школы РФ, академик Международной Академии информатизации, член Союза писателей РФ, лауреат государственной литературной премии им. Мамина-Сибиряка.

#### **Измайлова Марина Алексеевна**

AuthorID: 330964

Доктор экономических наук, профессор Департамента корпоративных финансов и корпоративного управления Финансового университета при Правительстве Российской Федерации.

#### **Гайдар Карина Марленовна**

AuthorID: 293512

Доктор психологических наук, доцент. Член Российского психологического общества.

**Слободчиков Илья Михайлович**

AuthorID: 573434

Профессор, доктор психологических наук, кандидат педагогических наук. Член-корреспондент Российской академии естественных наук.

**Подольская Татьяна Афанасьевна**

AuthorID: 410791

Профессор факультета психологии Гуманитарно-прогностического института. Доктор психологических наук. Профессор.

**Пряжникова Елена Юрьевна**

AuthorID: 416259

Преподаватель, профессор кафедры теории и практика управления факультета государственного и муниципального управления, профессор кафедры психологии и педагогики дистанционного обучения факультета дистанционного обучения ФБОУ ВО МГППУ

**Набойченко Евгения Сергеевна**

AuthorID: 391572

Доктор психологических наук, кандидат педагогических наук, профессор. Главный внештатный специалист по медицинской психологии Министерства здравоохранения Свердловской области.

**Козлова Наталья Владимировна**

AuthorID: 193376

Профессор на кафедре гражданского права юридического факультета МГУ

**Крушельницкая Ольга Борисовна**

AuthorID: 357563

кандидат психологических наук, доцент, заведующая кафедрой теоретических основ социальной психологии. Московский государственный областной университет.

**Артамонова Алла Анатольевна**

AuthorID: 681244

кандидат психологических наук, Российский государственный социальный университет, филиал Российского государственного социального университета в г. Тольятти.

**Таранова Ольга Владимировна**

AuthorID: 1065577

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Уральский гуманитарный институт, Департамент гуманитарного образования студентов инженерно-технических направлений, Кафедра управление персоналом и психологии (Екатеринбург)

**Ряшина Вера Викторовна**

AuthorID: 425693

Институт изучения детства, семьи и воспитания РАО, лаборатория профессионального развития педагогов (Москва)

**Гусова Альбина Дударбековна**

AuthorID: 596021

Заведующая кафедрой психологии. Доцент кафедры психологии, кандидат психологических наук Северо-Осетинский государственный университет им. К.Л. Хетагурова, психолого-педагогический факультет (Владикавказ).

**Минаев Валерий Владимирович**

AuthorID: 493205

Российский государственный гуманитарный университет, кафедра мировой политики и международных отношений (общеевропейская) (Москва), доктор экономических наук

**Попков Сергей Юрьевич**

AuthorID: 750081

Всероссийский научно-исследовательский институт труда, Научно-исследовательский институт труда и социального страхования (Москва), доктор экономических наук

**Тимофеев Станислав Владимирович**

AuthorID: 450767

Российский государственный гуманитарный университет, юридический факультет, кафедра финансового права (Москва), доктор юридических наук

**Васильев Кирилл Андреевич**

AuthorID: 1095059

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Инженерно-строительный институт (Санкт-Петербург), кандидат экономических наук

**Солянкина Любовь Николаевна**

AuthorID: 652471

Российский государственный гуманитарный университет (Москва), кандидат экономических наук

**Карпенко Юрий Дмитриевич**

AuthorID: 338912

Центр стратегического планирования и управления медико-биологическими рисками здоровью ФМБА, Лаборатория эколого-гигиенической оценки отходов (Москва), доктор биологических наук.

**Малаховский Владимир Владимирович**

AuthorID: 666188

Первый Московский государственный медицинский университет им. И.М. Сеченова, Факультеты, Факультет послевузовского профессионального образования врачей, кафедра нелекарственных методов терапии и клинической физиологии (Москва), доктор медицинских наук.

**Ильясов Олег Рашитович**

AuthorID: 331592

Уральский государственный университет путей сообщения, кафедра техносферной безопасности (Екатеринбург), доктор биологических наук

**Косс Виктор Викторович**

AuthorID: 563195

Российский государственный университет физической культуры, спорта, молодёжи и туризма, НИИ спортивной медицины (Москва), кандидат медицинских наук.

**Калинина Марина Анатольевна**

AuthorID: 666558

Научный центр психического здоровья, Отдел по изучению психической патологии раннего детского возраста (Москва), кандидат медицинских наук.

**Сырочкина Мария Александровна**

AuthorID: 772151

Пфайзер, вакцины медицинский отдел (Екатеринбург), кандидат медицинских наук

**Шукшина Людмила Викторовна**

AuthorID: 484309

Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Головной вуз: РЭУ им. Г.В. Плеханова, Центр гуманитарной подготовки, Кафедра психологии (Москва), доктор философских наук

**Оленев Святослав Михайлович**

AuthorID: 400037

Московская государственная академия хореографии, кафедра гуманитарных, социально-экономических дисциплин и

менеджмента исполнительских искусств (Москва), доктор философских наук.

**Терентий Ливиу Михайлович**

AuthorID: 449829

Московская международная академия, ректорат (Москва), доктор филологических наук

**Шкаренков Павел Петрович**

AuthorID: 482473

Российский государственный гуманитарный университет (Москва), доктор исторических наук

**Шалагина Елена Владимировна**

AuthorID: 476878

Уральский государственный педагогический университет, кафедра теоретической и прикладной социологии (Екатеринбург), кандидат социологических наук

**Франц Светлана Викторовна**

AuthorID: 462855

Московская государственная академия хореографии, научно-методический отдел (Москва), кандидат философских наук

**Франц Валерия Андреевна**

AuthorID: 767545

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Институт государственного управления и предпринимательства (Екатеринбург), кандидат философских наук

**Глазунов Николай Геннадьевич**

AuthorID: 297931

Самарский государственный социально-педагогический университет, кафедра философии, истории и теории мировой культуры (Москва), кандидат философских наук

**Романова Илона Евгеньевна**

AuthorID: 422218

Гуманитарный университет, факультет социальной психологии (Екатеринбург), кандидат философских наук

**Ответственный редактор**  
Чукмаев Александр Иванович  
Доктор юридических наук, профессор кафедры уголовного права.  
(Астана, Казахстан)

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов. При перепечатке ссылка на журнал обязательна. Материалы публикуются в авторской редакции.

Адрес редакции:

198320, Санкт-Петербург, Город Красное Село, ул. Геологическая,  
д. 44, к. 1, литера А

**Адрес электронной почты:** [info@national-science.ru](mailto:info@national-science.ru)

**Адрес веб-сайта:** <http://national-science.ru/>

Учредитель и издатель ООО «Логика+»

Тираж 1000 экз.

Отпечатано в типографии 620144, г. Екатеринбург,  
улица Народной Воли, 2, оф. 44

**Художник:** Венерская Виктория Александровна

**Верстка:** Коржев Арсений Петрович

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций.

# СОДЕРЖАНИЕ

## СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

**Карлова Е.Н., Милохин А.В.**

ВОЕННОСЛУЖАЩИЕ В СИСТЕМЕ СОЦИАЛЬНОЙ  
СТРАТИФИКАЦИИ: ОБЗОР ТЕОРЕТИЧЕСКИХ  
ПОДХОДОВ.....6

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

**Айрапетян В.Г.**

АНАЛИЗ СТРАТЕГИИ ПРОДВИЖЕНИЯ ГОРОДОВ-  
КУРОРТОВ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ .....9

**Глаголева С.В.**

РАЗВИТИЕ ВТОРИЧНОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ  
АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ.....11

**Иовлева О.В.**

МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ  
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО КЛИМАТА В УСЛОВИЯХ  
ПРОМЫШЛЕННО РАЗВИТОГО РЕГИОНА .....15

**Черненко В.А., Лядова Ю.О.**

ПРИНЦИПЫ ESG, КАК ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИЙ НА  
ФИНАНСОВУЮ УСТОЙЧИВОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ.....17

**Макарович Л.С.**

ЭЛЕМЕНТЫ КОММУНИКАТИВНОГО ПРОЦЕССА НА  
ПРИМЕРЕ СФЕРЫ УСЛУГ.....20

**Чеснокова С.В.**

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ИНДОНЕЗИИ.....26

## ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

**Голикова Н.Л.**

К ВОПРОСУ О ЧАСТИЧНОЙ ОТМЕНЕ МОРАТОРИЯ  
НА СМЕРТНУЮ КАЗНЬ .....34

**Жарких Е.А.**

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ («ТОВАРНАЯ») КОНТРАБАНДА:  
ПОЛИТИЧЕСКИЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ  
ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ УГОЛОВНО-  
ПРАВОВОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ .....36

**Закирова С.А.**

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ НОРМ ТРУДОВОГО И  
СЕМЕЙНОГО ПРАВА В ВОПРОСАХ ВОСПИТАНИЯ  
НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНЕГО .....40

**Satbayeva A.M.,**

**Bekbergenova A.K., Tolendi M.A.**

THE CONCEPT AND ROLE OF INVESTMENT  
LEGISLATION IN THE LEGAL FORMULATION OF STATE  
INVESTMENT POLICY .....43

**Шелеметьева Е.В.**

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРОБЛЕМАТИКИ  
ОБРАЩЕНИЯ С ТВЕРДЫМИ КОММУНАЛЬНЫМИ  
ОТХОДАМИ.....48

# СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

## ВОЕННОСЛУЖАЩИЕ В СИСТЕМЕ СОЦИАЛЬНОЙ СТРАТИФИКАЦИИ: ОБЗОР ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ

**Карлова Екатерина Николаевна**

кандидат социологических наук, доцент  
ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия  
им. проф. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина»,  
г. Воронеж

**Милохин Александр Витальевич**

курсант  
ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия  
им. проф. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина»,  
г. Воронеж

## MILITARY PERSONNEL IN THE SYSTEM OF SOCIAL STRATIFICATION: OVERVIEW OF THEORETICAL APPROACHES

**Karlova E. N.**

*Military Educational and Scientific Centre of the Air Force  
«Air Force Academy named after professor N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin»*

**Milohin A. V.**

*Cadet  
Military Educational and Scientific Centre of the Air Force  
«Air Force Academy named after professor N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin»*

### АННОТАЦИЯ

В статье раскрывается содержание основных теорий социальной стратификации применительно к социально-профессиональной группе военнослужащих. Делается вывод о частичной применимости классового подхода к анализу социального статуса военнослужащих.

### ABSTRACT

The article reveals the content of the main theories of social stratification in relation to the socio-professional group of military personnel. The conclusion is made about the partial applicability of the class approach to the analysis of the social status of military personnel.

**Ключевые слова:** стратификация, социальный класс, социология профессий, военная социология, офицеры, военнослужащие

**Keywords:** stratification, social class, sociology of professions, military sociology, officers, military personnel

Социальная структура вооруженных сил производна от социальной структуры общества в целом, её характеристики зависят от таких макросоциальных факторов, как особенности социальной стратификации, характер военных угроз и политических приоритетов государства, уровень научно-технического развития общества, успехи в борьбе за расовое, этническое, гендерное и другие виды равенств и т.д. Определим место социальной группы военнослужащих в социальной структуре общества через призму основных теорий социальной стратификации: классовых концепций К. Маркса, М. Вебера и их последователей, концепции неклассовой стратификации обществ советского типа В.В. Радаева и И.О. Шкаратана, ресурсной парадигмы.

В дихотомическом разделении общества на господствующие и подчиненные классы, К. Маркс относит вооруженные силы, вместе с государственной бюрократией, к столпам эксплуататорского режима (феодалного или

буржуазного), армия выступает инструментом насилия господствующего класса над подчиненным [1, с.63]. Ф. Энгельс, в работах которого марксистские взгляды на вопросы войны и армии получили наиболее полное освещение, отмечал преимущественно дворянское происхождение большинства высших офицеров и образовательный ценз, препятствующий производству рядовых в офицеры несмотря на отсутствие формальных ограничений [2, с.43]. В солдатах Ф. Энгельс видел революционный потенциал и считал, что по мере увеличения численности постоянных армий все большее число рабочих и крестьян учатся владеть оружием и становятся способны противостоять воле своих военных командиров [3].

В бесклассовом советском обществе основу армии не могло составлять офицерство, разделявшее идеологию «господствующего» класса. По словам В.И. Ленина, армия должна быть «действительно народная, т.е., во-первых, состоящая из всего поголовно населения, из всех

взрослых граждан обоего пола, а во-вторых, соединяющая в себе функции народной армии с функциями полиции, с функциями главного основного органа государственного порядка и государственного управления» [4, с.42].

В отличие от марксистского одномерного стратификационного подхода, в центре которого стоят вопросы насилия и эксплуатации, М. Вебер предлагает многомерную функциональную трактовку социальной структуры. В модернизированном, индустриальном обществе армия характеризуется М. Вебером как бюрократия, а офицеры – особый тип чиновников, обладающих сословными признаками. Сословное положение офицеров определяется их монополией на обеспечение военной безопасности государства и общества, неподверженностью влиянию рыночных факторов, полной зависимостью и подконтрольностью государству [5, с.338-339].

1. К веберовской традиции восходит направление социологической мысли, выделяющее профессию или сферу занятости индивида как одно из оснований социальной стратификации. Наибольшее развитие подход к анализу социальной стратификации на основе статуса занятости получил в работах британского социолога Дж. Голдторпа. Вертикальное ранжирование классовой структуры Дж. Голдторпа выдвигает на верхние ступени социальной иерархии профессионалов, администраторов и «белых воротничков» с развитым человеческим капиталом [6, с.211-213]. Определение места офицеров в социальной структуре общества в рамках данного теоретического подхода возможно путем отнесения военной службы к определенному виду занятости или профессии.

2. Направление социологической мысли в СССР, также как и на Западе, выдвинуло в качестве первичного элемента социальной структуры социально-профессиональные группы. Принимая во внимание социокультурные и политические особенности СССР, В.В. Радаев и О.И. Шкарата обосновали формирование в обществе советского типа особого типа неклассовой социальной структуры – этакратической, в основе которой лежало неравенство во владении административно-властным ресурсом [7]. В этакратическом типе социальной стратификации профессиональная группа военнослужащих, по мнению С.С. Кордонского, являлась титульным сословием, представители которого несут службу, а не работают [8, с.80].

3. В анализе социальной структуры советского общества Т.И. Заславская и Р.В. Рывкина включали руководство Министерства обороны, членов Генерального штаба, командующих крупными родами войск, армиями, корпусами, флотами в верхние эшелоны социальной иерархии – группу политических руководителей крупных сфер общественной жизни. Военные руководители рангом ниже вплоть до командиров воинских частей также входили в аппарат социально-экономического и

политического управления. Другие военнослужащие занимали место в горизонтальном разделении труда в зависимости от профессионально-должностной принадлежности. В целом, армия и военно-промышленный комплекс имели приоритетное значение для советского государства, занятые в этих отраслях граждане имели высокий социальный статус, выраженный в размере заработной платы, объеме социальных льгот и гарантий, социальном престиже [9].

После распада Советского Союза произошли серьезные изменения в стратификационной системе российского общества и положении отдельных социально-профессиональных групп, в частности, военнослужащих. При этом завершенность перехода России к демократии и рыночным отношениям ставится социологами под сомнение [10]. Т.Е. Тихонова отмечает складывание в 1990-х годах двух параллельно сосуществующих социальных структур с разными критериями стратификации в каждой из них: корпоративно-сословной и классовой [11, с. 38-39]. Можно предположить, что особенности социальной структуры российского общества, сохраняющей признаки этакратии, поддерживают сословно-корпоративный характер военной профессии, консервируя стиль жизни и ценности социальных групп.

4. Т.И. Заславская в вертикальной иерархии статусов относит разные категории военнослужащих к разным социальным классам. В постсоветской России генералитет отнесен Т.И. Заславской к верхнему слою общества. Среднее звено военнослужащих (старшие офицеры) входило в советский социальный слой интеллигенции, а в постсоветском обществе старшие офицеры объединяются Т.И. Заславской с мелкими предпринимателями, менеджерами средних и небольших предприятий, средним звеном бюрократии в протослой среднего класса. Другие категории военнослужащих относятся к наиболее многочисленному базовому слою российского общества, занятых исполнительским трудом, имеющие сравнительно низкий уровень дохода и инновационный потенциал [12, с.295-305].

М.М. Соколов и Н.А. Соколова, используя категориально-интерактивный подход к построению стратификационных схем (данные о занятости респондентов их ближайших друзей), отнесли военнослужащих к категории менеджеров, наряду с руководителями и директорами предприятий, врачами, юристами, экономистами и бухгалтерами. Категория менеджеров характеризуется высоким уровнем образования и доходом выше медианного значения, а также тенденцией воспроизводства в поколениях [13].

5. Усиление горизонтальной дифференциации в современных западных обществах, возрастающая роль культурных аспектов социального неравенства и переоценка объясняющей силы конструктивистского направления в современной социологии, заставляют ученых искать новые объяснительные

теории социальной стратификации [14]. Плодотворной теоретической парадигмой в анализе социального неравенства в конце XX – начале XXI вв. стал ресурсный подход, отправной точкой которого является критерий владения разными видами ресурсов (капиталов, активов) [6, с. 248]. Представление о военной организации как особом социальном поле и внимание к неэкономическим основаниям социального неравенства имеет ценность при анализе социального статуса военнослужащих.

Подводя итог краткому анализу основных стратификационных теорий, можно сделать вывод о достаточно высоком положении членов военной организации государства, в особенности её ядра – офицерского корпуса, в социальной структуре общества. Социальный статус офицеров обеспечивается высоким уровнем образования, престижа и осуществлением социальных функций управления в рамках социального института армии. Военнослужащих можно охарактеризовать также как социально-профессиональную группу сословного типа, неклассовый элемент социальной структуры.

#### Список литературы

1. Маркс К., Энгельс Ф. Революция и контрреволюция в Германии. / Маркс К. Избранные произведения. В 2 томах / под ред. М.Б. Митина. Т 2. 576с.
2. Энгельс Ф. Армия / Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. Издание второе. Т.14. М.: Государственное издательство политической литературы. 1959. С. 5-50.
3. Энгельс Ф. Анти-Дюринг. М.: АСТ, 2020. 480 с.
4. Ленин В.И. Письма из далека / Ленин В.И. Полное собрание сочинений / Институт марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. – 5-е изд. Т. 14: Сентябрь 1906 – февраль 1907. М.: Госполитиздат, 1960. 564 с.
5. Вебер М. Хозяйство и общество: очерки понимающей социологии: в 4 т. / Макс Вебер ; [пер. с нем.] ; сост., общ. ред. и предисл. Л. Г. Ионина. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2016. Т. I. Социология. 445 с.
6. Тихонова Н.Е. Социальная структура России: теории и реальность. М. Новый хронограф: Ин-т социологии РАН, 2014. 408 с.
7. Радаев В.В., Шкаратан О.И. Социальная стратификация. Учебное пособие. М.: Наука, 1995. 237 с.
8. Кордонский С.С. Сословная структура постсоветской России. Москва: Институт Фонда «общественное мнение», 2008. 216 с.
9. Заславская Т.И., Рывкина Р.В. Социология экономической жизни: Очерки теории. Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1991. 448 с.
10. Немировский В.Г. Представления о справедливости в контексте сословной структуры современного российского общества // Социологические исследования. 2017. №9. С.40-47.
11. Тихонова Н.Е. Факторы социальной стратификации в условиях перехода к рыночной экономике. М.: РОССПЭН, 1999. 318с.
12. Заславская Т.И. Современное российское общество: социальный механизм трансформации. М.: Дело, 2004. 400 с.
13. Соколов М.М., Соколова Н.А. Среды, а не классы: паттерны горизонтальной стратификации в современной городской России // Экономическая социология. 2020. Т. 21. № 4. С. 12-25.
14. Аникин В.А. Социальные классы новой России – неравные и разные // Социологические исследования. 2020. № 2. С. 31-42.

# ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

## АНАЛИЗ СТРАТЕГИИ ПРОДВИЖЕНИЯ ГОРОДОВ-КУРОРТОВ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

*Айрапетян Венера Грачиговна*

*кандидат эк. наук, доцент*

*Сочинский государственный университет*

*г. Сочи*

## ANALYSIS OF THE STRATEGY OF PROMOTING THE RESORT CITIES OF KRASNODAR TERRITORY

*Ayrapetyan Venera Grachikovna*

*candidate of Sciences, associate Professor*

*Sochi State University, Sochi*

### АННОТАЦИЯ

В данной статье проанализированы составляющие бренда дестинации, причины низкой узнаваемости туристского бренда России, проведен анализ современного состояния стратегии продвижения курортов Краснодарского края.

### ABSTRACT

This article analyzes the components of the destination brand, the reasons for the low recognition of the tourist brand in Russia, and analyzes the current state of the strategy for promoting the resorts of the Krasnodar Territory.

**Ключевые слова:** туристская дестинация, турбренд, брендинг территории.

**Keywords:** tourist destination, tour brand, territory branding.

Одной из причин, сдерживающих развитие отечественного туристского рынка, являются проблемы, связанные со слабостью туристской коммуникативной политики и стратегии продвижения совокупных туристских продуктов территориальных туристско-рекреационных комплексов и российского национального туристского продукта в целом. Это проявляется в том числе в отсутствии программ позиционирования и менеджмента брендов российских территориальных туристско-рекреационных комплексов в туристском информационном поле, а именно отсутствием туристских коммуникативных стратегий, направленных на всеобъемлющее продвижение совокупного турпродукта и достижение ситуации превосходства отечественных туристских брендов в соответствующих сегментах коммуникативного пространства.

Низкая узнаваемость российских туристских брендов на зарубежных рынках и внутри России, в том числе наличие нереализованных возможностей по развитию системы продвижения с применением современных информационных, маркетинговых и иных технологий, предубеждения (стереотипов) иностранных граждан о туризме в Российской Федерации – «небезопасность», «языковой барьер», «негативный геополитический образ» признано сегодня фактором, сдерживающим спрос на туристские услуги страны[5].

Перспективы маркетинговой политики России в области рекламы внутреннего и въездного туризма определяются следующими направлениями: участие в крупных международных и национальных туристских

выставках, ярмарках и биржах, которые играют важную роль в обеспечении достоверной информацией о туристском продукте, урегулировании системы договорных отношений среди участников туристского рынка и расширении деловых контактов; создание мощных Интернет-ресурсов; разработка и трансляция рекламно-информационных телевизионных и радиопрограмм в стране, в субъектах РФ и за рубежом; использование в рекламных целях периодической печати (международной, национальной, региональной и муниципальной); осуществление рекламы туристских возможностей страны путем издания буклетов, плакатов, календарей, туристских карт и другой полиграфической продукции на основных языках мира; проведение ознакомительных туров для российских и иностранных журналистов и работников туристской отрасли; создание информационных и справочных центров для отечественных и иностранных туристов в местах наибольших туристских потоков, а также в странах и регионах проживания целевых аудиторий и групп.

Участие государства в развитии и продвижении туризма в России основано на Концепции развития туризма в РФ, которая определяет стратегические цели и тактические шаги по формированию позитивного образа страны за рубежом, созданию национального турпродукта и продвижению его на мировом рынке. В Концепции заложены четыре взаимосвязанных компонента: рекламная деятельность; информационная деятельность; выставочная деятельность; формирование современной статистики.

С 2015г. Федеральное агентство по туризму являлось организатором конкурса «Туристический бренд России» при поддержке Министерства культуры Российской Федерации и Ассоциации брендинговых компаний России. Бренд, созданный по итогам конкурса, должен был использоваться в наружной рекламе, на сувенирной и полиграфической, фото- и видеопродукции отечественных туристических и сопутствующих услуг как в России, так и за рубежом.

С темой «Туристический бренд России: первый в истории опыт профессионального краудсорсинга» на мероприятии выступили специалисты, участвующие в совместном проекте АБКР и Ростуризма по разработке туристического бренда страны. Параллельные дискуссии в октябре запланированы в Мексике, Индии и Венгрии в рамках WCFA GLOBAL TOUCH - серии дискуссий, посвящённых индустрии коммуникаций, которые проводятся синхронно сразу в нескольких странах.

Проект создания туристического бренда государства, инициированный Федеральным агентством по туризму, не имеет аналогов в мире. В рамках первого этапа конкурса - всероссийского сбора идей - Ростуризм получил основу для дальнейшей работы. Все присланные слоганы, логотипы и концепции турбренда стали референсами и вдохновением для профессионалов, которые приступили к разработке бренда на 2 и 3 этапах. Так, в сентябре в Москве прошел трехдневный воркшоп, где специалисты из ведущих брендинговых агентств и дизайн-студий разработали более 20 концепций турбренда. Работа над корректировкой наиболее успешных идей продолжается и сейчас, финальные версии будут представлены в Экспертный совет конкурса и на суд международного жюри. В декабре три лучших варианта будут выставлены на народное голосование. Один из них и станет официальным туристическим брендом России.

В 2017г. в рамках Третьего Тихоокеанского туристского форума в Приморье прошло заседание круглого стола «Как развивать туризм в России. Диалоги с практиками». Авторы известных российских турпроектов делились практическим опытом создания и продвижения туристских брендов. На форуме были представлены 10 концепций туристского бренда России, отобранных Экспертным советом для участия в финальном этапе конкурса. Масштабный конкурс для создания национального туристского бренда был запущен по инициативе Федерального агентства по туризму при поддержке Министерства культуры России и Ассоциации брендинговых компаний России. Туристский бренд стал важным инструментом продвижения туристского потенциала России в мире. В Москве на базе Общественной палаты РФ в 2021г. стартует Второй российский Фестиваль локальных культурных брендов «Живое наследие».

Организатор Фестиваля - платформа ЖивоеНаследие.рф, на которой собраны уникальные локальные культурные

бренды со всех регионов России и создана Национальная карта локальных культурных брендов, а также весной 2021 года впервые в России проводился конкурсный отбор местных достопримечательностей со всех регионов «ТОП-1000 культурных и туристических брендов России» — по итогам конкурса эксперты определили бренды для вхождения в национальный рейтинг достопримечательностей ТОП-1000.

В 2020г. на Международной туристической выставке МИТТ, которая проходит в московском выставочном центре «Крокус Экспо», состоялась презентация проекта ребрендинга курортов Кубани. На мероприятии ВРИО министра курортов, туризма и олимпийского наследия Мария Золотухина и управляющий партнер брендингового агентства Depot Анна Луканина заключили соглашение о сотрудничестве. Теперь московское агентство займется ребрендингом курортов Кубани. Новый логотип собираются презентовать в мае во время московского фестиваля «Россия 8230».

Пик креатива пришелся на 2018 год. В феврале Report создал зонтичный бренд Анапы. В августе мэр Новороссийска Игорь Дяченко поручил разработать положение о конкурсе на лучший бренд города-героя. В декабре туристический бренд появился и у Геленджика.

Авторам своих концепций дали ассоциации, которые возникают у жителей и гостей города, когда они слышат «курортный город Геленджик». В этом опросе приняло участие около 2 000 человек. По данным опрошенных людей город Геленджик ассоциируется с подковообразной тихой бухтой, длинной и красивой набережной, а также с уровнем безопасности. Получив такие ассоциации, организаторы проектов стали работать над созданием логотипа города.

В первом этапе было заявлено 12 проектов, из которых эксперты выбрали 7, для участия в дальнейшем конкурсе.

Во втором этапе могли принять участие все жители и гости города. Данное голосование длилось 15 дней. Свой выбор можно было сделать в интернете, либо при помощи промогрупп на улицах города. Перед тем, как отдать свой голос, предлагалось посмотреть видео ролик с презентацией концепции. По данным этого конкурса было выбрано 3 туристических бренда, которые продолжили свое участие в конкурсе.

В третьем заключительном этапе могли принять участие в голосовании все жители России при помощи интернет-голосования.

Победителем в конкурсе стал проект, рекламной группы из Новосибирска «Место, где ты счастлив». Данный проект построен на визуализации Геленджикской бухты в форме подковы в ярких красочных цветах с раскрытием понятия «счастья». Слоган: «Место, где ты счастлив».

Участие в конкурсе приняло 7 млн. человек, а презентация проекта состоялась в новогоднюю ночь на Центральной площади города.

Первая публичная презентация туристического бренда г. Сочи состоялась в рамках масштабного пресс-тура, посвященного итогам работы администрации Сочи в 2020 году. Графический логотип Сочи был разработан по поручению Главы города Сочи Алексея Копайгородского.

Команда, в которую вошли представители администрации курорта и специалисты группы компаний VDS, в течение полугода разрабатывала и в результате предложила около 20 качественных графических изображений с концепцией, отражающей основную суть курорта Сочи. Эти варианты были представлены на рассмотрение ведущим сочинским архитекторам и дизайнерам. Также состоялось обсуждение предложенных вариантов на Общественном Совете с лидерами курортной индустрии и представителями СМИ. В итоге мнения экспертов совпали, и был выбран единственный бренд города Сочи.

Новая история города-курорта Сочи началась на рубеже XIX – XX веков. В 1926 году Сочи был присвоен статус курорта общегосударственного значения. Особая роль в нем отводилась лечебным возможностям местной природы. Советские архитекторы, инженеры и строители старались подчеркнуть уникальность сочинских пейзажей, гармонично вписав «дворцы для рабочих» – монументальные сооружения, в природный ландшафт. Выбранный ими архитектурный стиль – ампи́р – с колоннами, лепными карнизами, арочными проемами и классическими мифологическими сюжетами в оформлении интерьеров сформировали узнаваемый архитектурный облик города в 30-50-е годы XX в.

Единый стиль нашел отражение в просторных колоннадах бальнеологического комплекса Мацеста, галереях таких крупнейших здравниц, как санаторий им. Орджоникидзе, «Металлург», «Радуга», «Сочи», «Русь»; в знаменитых «открыточных» культурных объектах: в Летнем

театре, с его стройной колоннадой, Зимнем театре, похожем на древнегреческий Парфенон с его 88-ю колоннами и аллегорическими скульптурами на фронте, символизирующими живопись, зодчество и ваение. Узнаваем классический стиль и в анфиладах знаменитых зданий морского и железнодорожного вокзалов. Архитектурные автографы в летопись Сочи внесли зодчие Жолтовский, Кузнецов, Голубев, Душкин, Карлик, Алабян и многие другие, создавшие неповторимый сочинский стиль.

В целом можно отметить, что информационно-рекламным обеспечением туризма в регионах России занимаются все интенсивнее. Но поскольку в большинстве из них слабо отрегулированы механизмы этой работы и ее четкого, систематизированного и достаточного финансирования, то поле деятельности по продвижению региональных туристских продуктов в Российской Федерации и за ее пределами еще очень велико.

#### Список литературы

Новый бренд для курортов Кубани придумает московское агентство// <https://www.yuga.ru/news/456489-brend-kubani>. - 2021г.

В Сочи представили новый туристический бренд города-курорта// <https://sochi.ru/press-sluzhba/novosti/1359/161558/>, 2020г.

Конкурс «Туристический бренд Геленджика»// <https://gelendzhik-travel.ru/turisticheskij-brend-gelendzhika.html>

Профессиональный конкурс «Туристский бренд: лучшие практики» // <http://xn--btbjd4bocmj.xn--p1ai/statute/>

Распоряжение Правительства РФ от 20 сентября 2019 г. № 2129-р О Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035 г.// <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72661648/>

### РАЗВИТИЕ ВТОРИЧНОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

*Глаголева Светлана Владимировна*  
Старший преподаватель  
Московский автомобильно-дорожный  
государственный технический университет (МАДИ),  
г. Москва

### DEVELOPMENT OF THE SECONDARY PASSENGER CARS MARKET IN THE RUSSIAN FEDERATION DURING THE PANDEMIC PERIOD

*Glagoleva Svetlana Vladimirovna*  
Senior Lecturer  
Moscow Automobile and Road  
State Technical University (MADI),  
Moscow

### АННОТАЦИЯ

Статья посвящена анализу вторичного рынка автомобилей РФ. Выделены тенденции развития данного рынка в условиях пандемии новой коронавирусной инфекции. Проведено сравнение развития вторичного и первичного рынка автомобилей, а также сегментация по наиболее популярным брендам.

### ANNOTATION

The article is devoted to the analysis of the secondary car market in the Russian Federation. The trends in the development of this market in the context of a pandemic of a new coronavirus infection are highlighted. Comparison of the development of the secondary and primary car markets, as well as segmentation by the most popular brands is carried out.

**Ключевые слова:** рынок автомобилей, пандемия коронавируса, автомобили с пробегом, рынок автомобилей с пробегом, вторичный рынок автомобилей в РФ.

**Keywords:** car market, coronavirus pandemic, used cars, used car market, secondary car market in the Russian Federation.

Вторичный рынок автомобилей представляет собой одну из частей автомобильного рынка, но товаром на нем выступают автомобили уже, бывшие в употреблении. Возникновение данного рынка обосновывается тем, что автомобили характеризуются достаточно длительным периодом эксплуатации. Одновременно с этим производители автомобилей стремятся к активному обновлению своих модельных линеек, в связи с чем те или иные автомобили достаточно часто морально устаревают, а, следовательно, реализуются на вторичном рынке.

С целью более качественного исследования отдельных тенденций развития выбранного рынка, детализируем его до вторичного рынка легковых автомобилей.

Актуальность исследования выбранной проблематики обосновывается тем, что рынок автомобилей (в общем) является достаточно быстро развивающимся, причем как в технологическом плане, так и в экономическом плане (наблюдается рост объема спроса и предложения, изменяются цены и т.д.).

Одновременно с этим сегодня наблюдаются некоторые проблемы в развитии первичного рынка автомобилей, что, в значительной степени, связано с современным кризисом полупроводников, который повлек за собой кризис в сфере производства чипов, являющихся неотъемлемой частью всех новых автомобилей. В связи с чем сегодня наблюдается существенный рост объема спроса на вторичном рынке [1].

Временными рамками исследования являются 2018-2020 гг. (для некоторых показателей - 2019 г. - май 2021 г.). Выбор именно этого периода обосновывается влиянием новой коронавирусной инфекции на многие, в том числе и на исследуемый рынок. При исследовании воспользуемся статистическими данными, представленными специализирующимися на таких исследованиях компаниями.

Первым и наиболее важным показателем, характеризующим вторичный рынок автомобилей, является динамика объема зарегистрированных сделок купли-продажи в ГИБДД. Данный показатель проиллюстрирован ниже.

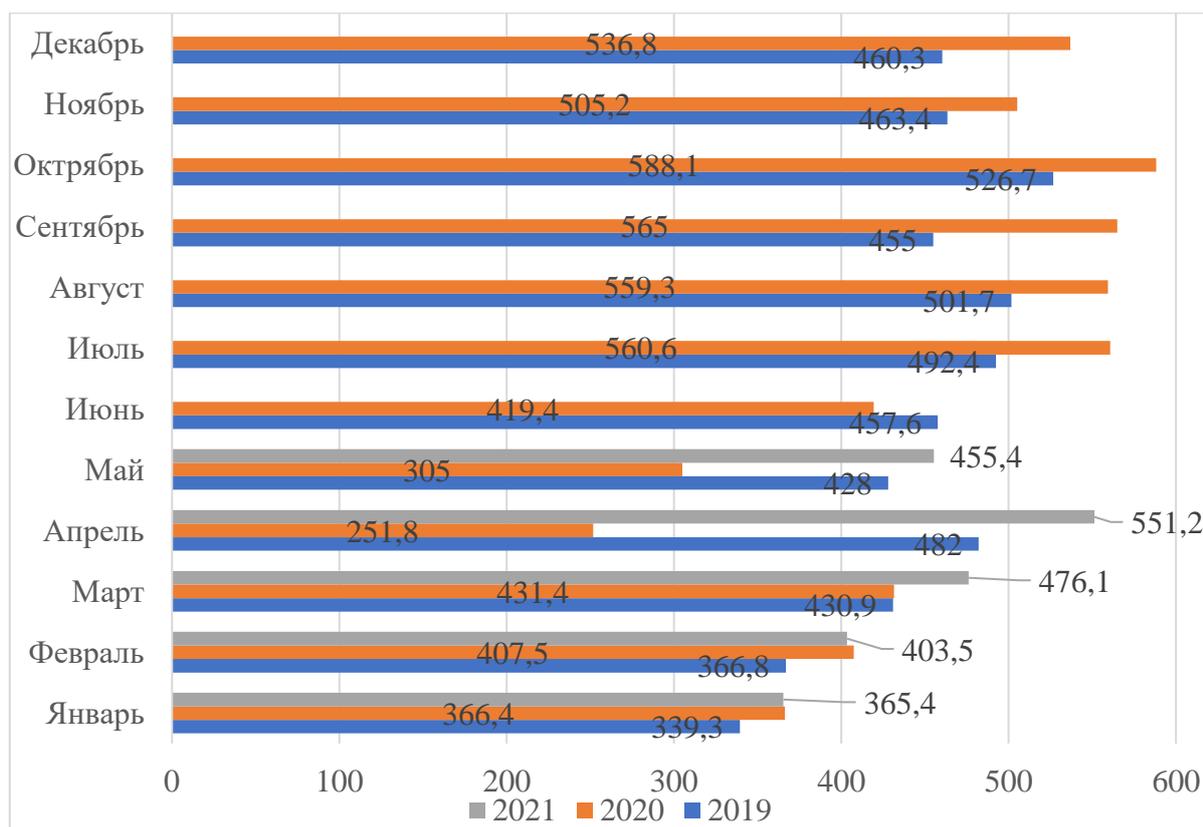


Рисунок 1. Динамика зарегистрированных сделок на вторичном рынке автомобилей в РФ, тыс. шт. [2]

Анализ представленных на рисунке данных позволяет говорить о том, что на протяжении последних трех лет наблюдается существенный рост объема сделок на вторичном рынке. Наибольший объем сделок приходится на конец 2020 – начало 2021 года. В значительной степени это обосновывается следующими аспектами:

- изменения потребительских ожиданий на рынке автомобилей привело к тому, что многие граждане стремились к «замораживанию» средств в тех или иных активах в связи с быстрым ростом инфляционных ожиданий граждан;

- большая часть продавцов первичного рынка (официальные представительства и дилеры) не могла работать в связи с введенными на региональных уровнях ограничительных мер,

связанных с предотвращением распространения новой коронавирусной инфекции;

— последние несколько лет, по оценке экспертов аналитического агентства «Автостат» наблюдался спад уровня реализации первичных автомобилей, что, в долгосрочном периоде, может привести к сокращению объема вторичного рынка легковых автомобилей в РФ.

При анализе вторичного рынка легковых автомобилей необходимо также провести его сравнение с первичным. Необходимость анализа в данном направлении обосновывается тем, что первичный и вторичный рынок тесно связаны между собой. Для проведения анализа данные проиллюстрированы рисунком 2.

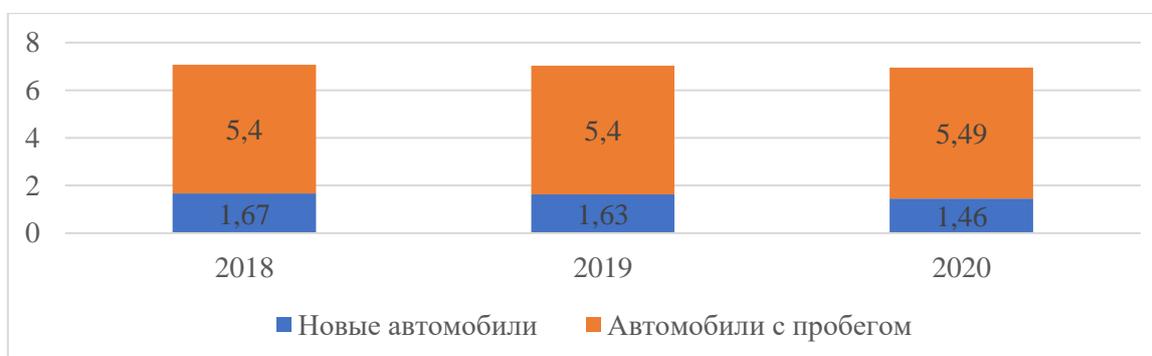


Рисунок 2. Соотношение первичного и вторичного рынка легковых автомобилей в РФ [2]

Анализ структуры рынка легковых автомобилей позволяет отметить преобладание автомобилей с пробегом. Это обосновывается тем,

что цены на вторичном рынке ниже, чем на первичном, при наличии возможности выбора как среди моделей (в том числе и уже не реализуемых

на рынке), так и среди брендов. Однако, медленное развитие первичного рынка может сформировать существенные проблемы для развития вторичного рынка: из-за небольших объемов реализации могут сформироваться риски нехватки предложения (что можно наблюдать сегодня), а также необоснованный рост цен на вторичном рынке.

При анализе развития вторичного рынка автомобилей в РФ необходимо рассмотреть и территориальные особенности спроса на

автомобили. Для проведения исследования также рассмотрим динамику спроса на первичном и вторичном рынке в территориальном разрезе (рис. 3). В процессе анализа не будут использованы показатели по Москве и Санкт-Петербургу, поскольку данные города характеризуются излишним уровнем спроса. Также для более качественного сравнения анализ будет проведен на основе федеральных округов РФ.

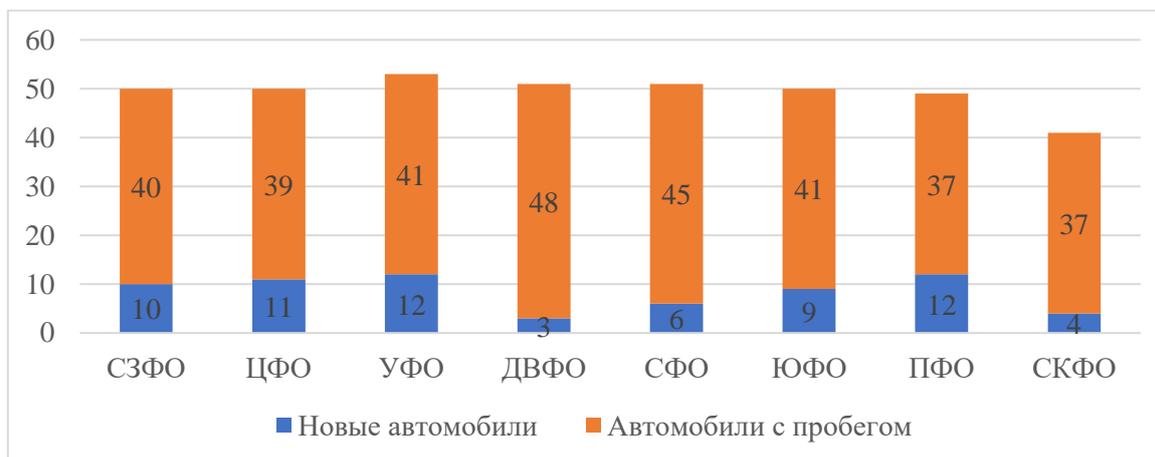


Рисунок 3. Продажи новых и подержанных автомобилей на каждую 1000 жителей в федеральных округах России по состоянию на начало 2021 года, шт. [2]

Представленная динамика спроса на первичном и вторичном рынке автомобилей в РФ позволяет выделить, что во всех федеральных округах наблюдается существенное превышение объема реализуемых автомобилей с пробегом над реализуемыми новыми автомобилями. Важно отметить и то, что сегодня выделяется три достаточно больших округа (ДВФО, СФО и СКФО), где первичный рынок не развит вовсе. Это обосновывается культурой пользования автомобилями в данных регионах, а также особенностями спроса – к примеру, в

Дальневосточном федеральном округе достаточно большой спрос предъявляется на автомобили, в которых руль располагается справа, в связи с чем многие граждане предпочитают приобретать автомобили с пробегом из Японии или других стран.

При исследовании вторичного рынка автомобилей необходимо рассмотреть структуру спроса на отдельные марки автомобилей. Аналогично другим характеристикам рынка на рисунке 4 проиллюстрированы данные для анализа.

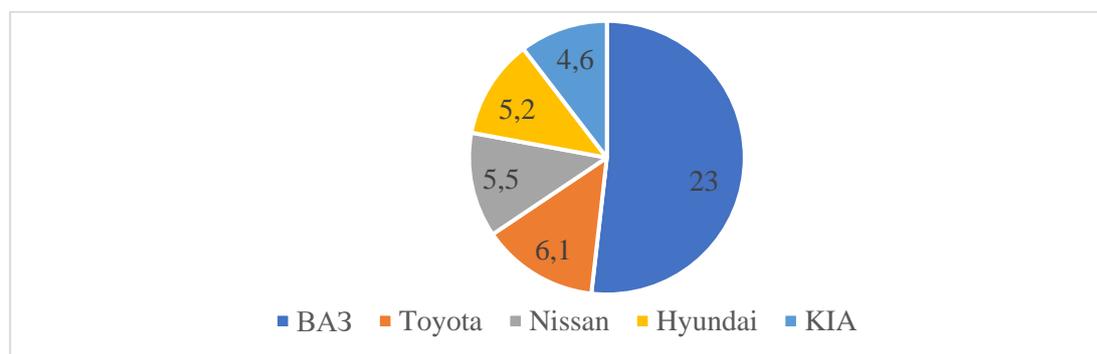


Рисунок 4. Доля Топ-5 марок автомобилей в общих продажах на вторичном рынке в России, % [2]

Представленные на рисунке данные говорят о том, что наибольшим спросом на вторичном рынке РФ пользуются отечественные автомобили производства ПАО «АвтоВаз». Это обосновывается тем, что сегодня отечественные автомобили характеризуются относительно низкими ценами, а также большим объемом предложения. Важно выделить, что вторым по

объему рынка являются корейские автомобили. Это обосновывается тем, что бренд Hyundai и бренд KIA относятся к Hyundai Motor Group.

Таким образом, можно говорить о том, что на протяжении 2019-2021 года наблюдался рост объема спроса и предложения на вторичном рынке автомобилей. Это обосновывается изменениями, происходящими в рамках национальной экономики

из-за пандемии новой коронавирусной инфекции, приведшими к отрицательной динамике развития первичного рынка.

Следует выделить и то, что в будущем, на протяжении 2022 года можно прогнозировать рост объема вторичного рынка автомобилей, что обосновывается кризисом в производстве новых автомобилей из-за проблем с полупроводниками и другими сложностями, характерными для автомобилестроения в 2020 году. В связи с чем можно говорить об актуальности дальнейших исследований вторичного рынка автомобилей в РФ.

#### Литература:

1. Глаголева С.В., Быкова Н.П. «Рынок автотранспортных услуг в РФ и его основные проблемы». Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта. Сборник научных трудов. Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ). Москва, 2018. С. 84-88.

2. Вторичный рынок автомобилей: как пандемия изменила автобизнес в России [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://delprof.ru/press-center/open->

[analytics/vtorichnyy-gynok-avtomobiley-kak-pandemiya-izmenila-avtobiznes-v-rossii/](https://delprof.ru/press-center/open-analytics/vtorichnyy-gynok-avtomobiley-kak-pandemiya-izmenila-avtobiznes-v-rossii/) (дата обращения: 13.09.2021)

3. Калмыков Н.Н., Исаев А.П., Елсуков М.Ю., Ходачек В.М., Фомин И.Ф. О стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2025 г // Вопросы инновационной экономики. 2019. №2. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-strategii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-na-period-do-2025-g> (дата обращения: 13.09.2021)

4. Коротков, А. В. Обзор основных статистических показателей и тенденций российского рынка легковых автомобилей / А. В. Коротков, А. С. Морозова // Молодой ученый. — 2019. — № 41 (279). — С. 161-164.

5. Сабери Бехзад. Современные тенденции развития автомобильной промышленности и перспективы российского автопрома // Вестн. Том. гос. ун-та. Экономика. 2018. №42. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-tendentsii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-i-perspektivy-rossiyskogo-avtoproma> (дата обращения: 13.09.2021)

### МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО КЛИМАТА В УСЛОВИЯХ ПРОМЫШЛЕННО РАЗВИТОГО РЕГИОНА

DOI: 10.31618/nas.2413-5291.2021.2.73.501

*Иовлева Ольга Владимировна*

*кандидат экон. наук, доцент*

*Уральский государственный экономический университет  
г. Екатеринбург*

### THE MECHANISM OF FORMATION OF THE ENTREPRENEURIAL CLIMATE IN AN INDUSTRIALLY DEVELOPED REGION

*Iovleva Olga Vladimirovna*

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor*

*Ural State University of Economics*

*Yekaterinburg*

#### АННОТАЦИЯ

На пути становления и развития малых предприятий существенным препятствием являются вопросы производственно-технологической и инновационно-технологической поддержки малых предприятий на всех этапах их жизненного цикла. При ограниченности ресурсов решение этого вопроса возможно только при условии максимального задействования потенциала, имеющегося на региональном и муниципальном уровнях. Автор вводит в научный оборот понятие «стратегический предпринимательский потенциал».

#### ABSTRACT

A significant obstacle to the formation and development of small enterprises is the issues of production and technological and innovation-technological support of small enterprises at all stages of their life cycle. With limited resources, the solution of this issue is possible only if the potential available at the regional and municipal levels is used to the maximum. The author introduces the concept of "strategic entrepreneurial potential" into scientific circulation.

**Ключевые слова:** малое предпринимательство, предпринимательский климат; стратегический предпринимательский потенциал, местный рынок.

**Keywords:** small business, entrepreneurial climate; strategic entrepreneurial potential, local market.

Поддержка предпринимательства и конкуренции в сфере науки и техники, в том числе на основе рыночных отношений, вошли в число основных принципов государственной научно-

технической политики в РФ. В законодательных нормах предусматривается обязанность федеральных органов содействовать развитию деятельности малого предпринимательства путем

создания на местах специальной инфраструктуры ее поддержки. Государственная поддержка научно-технической и инновационной деятельности в регионах РФ по качеству организации, системности осуществления, широте охвата, достигла значительных успехов. Одновременно шла важная работа по подготовке научно-методического обеспечения механизма формирования основных организационных элементов инфраструктуры, в том числе инновационных бизнес-инкубаторов, научно-технологических парков и производственно-технологических центров. Важно этот ценный опыт распространить на другие сферы деятельности малого предпринимательства, прежде всего на производственную сферу.

При ограниченности ресурсов решение проблем поддержки производственного малого предпринимательства возможно только при условии максимального задействования потенциала, имеющегося на региональном и муниципальном уровнях: экономических вузов (факультетов), отраслевой и вузовской науки, малых предприятий – победителей региональных конкурсов и ведущих крупных предприятий – обладателей передовых технологий.

В специальной литературе под предпринимательским климатом понимается совокупность социально-экономических, политических, финансово-инвестиционных, инновационных, культурных и других условий, созданных в регионе для функционирования предпринимателей.

В связи с этим целесообразно, на наш взгляд, ввести в научный оборот понятие «стратегический предпринимательский потенциал». Здесь необходимы два уточнения. Во-первых, потенциал является стратегическим в том случае, когда его величина и структура могут быть существенно изменены лишь путем принятия и реализации адекватных стратегических решений. Во-вторых, для более детальной характеристики составляющих предпринимательского потенциала должны быть специфицированы условия, в которых будет протекать деятельность отдельных групп предпринимателей в отдельных регионах.

Система поддержки малого предпринимательства должна быть дифференцирована в разрезе трех этапов жизненного цикла предприятия:

- 1) создание нового малого предприятия;
- 2) становление малого предприятия;
- 3) развитие существующего бизнеса.

Методика разработки механизма формирования предпринимательского климата для промышленно развитого региона реализована нами в Свердловской области.

Во-первых, при разработке механизма выделены четыре этапа:

I – выявление предпринимательского потенциала региона, т.е. потенциала развития малого бизнеса;

II – оценка рисков, характерных для предпринимателей малых, средних и крупных

предприятий; для начинающих предпринимателей, которые хотят открыть собственное дело, а также для предпринимателей, которые хотели бы успешно развивать свой существующий бизнес;

III – разработка условий предпринимательского климата, способствующих наращиванию предпринимательского потенциала региона;

IV – исследование и формирование условий предпринимательского климата, нацеленного на эффективное использование предпринимательского потенциала региона и на создание благоприятных условий для функционирования предпринимателей. Следует отметить, что наименее разработан в специальной литературе этап III.

Во-вторых, определены основные источники пополнения предпринимательского потенциала. К ним относятся:

1. Руководители предприятий и специалисты, переход которых в бизнес был обусловлен приватизацией. Они стали предпринимателями в результате смены формы собственности на их предприятиях.

2. Работники, идущие в собственный бизнес в результате утраты прежних мест работы.

3. Работники предприятий ищущие возможность реализовать свои способности.

4. Выпускники учебных заведений.

В качестве стратегического предпринимательского потенциала нами приняты предприниматели групп 2, 3, 4, которых объединяет тот факт, что все они не имеют навыков работы на реальном рынке. Необходимо признать, что действующие учебные планы и программы до сих пор воспроизводят прежнюю систему образования, направленную, в основном, на узкопрофессиональную подготовку специалистов для работы во внутренней среде предприятия.

В-третьих, в качестве условия предпринимательского климата, призванного способствовать наращиванию стратегического предпринимательского потенциала, создается рыночно-производственная база для рыночной адаптации будущих предпринимателей внутри крупного предприятия, безработных и студентов – во внешней среде предприятия на основе местного рынка элементов готовой продукции и услуг.

Субъекты местного рынка: продавцы – внутренние, структурные, монотехнологические подразделения ведущих предприятий Свердловской области (цехи, службы); покупатели – НИИ, изобретатели, крупные, средние и малые предприятия машиностроения и металлообработки, металлургии, отраслей топливно-энергетического комплекса, химической и нефтехимической промышленности, лесной и деревообрабатывающей, легкой и пищевой промышленности, строительства, транспорта, связи и т.д.

Объектом их отношений является товар: полуфабрикаты, детали и другие элементы готовой продукции, производственные, технологические,

научно-исследовательские, опытно-производственные и другие виды услуг как конечный продукт деятельности внутренних структурных подразделений предприятия.

Местный рынок элементов готовой продукции и услуг – это свободный рынок, являющийся сферой обращения на территории одной или более административно-территориальных единиц.

Мировой опыт показывает, что устойчивое развитие производства в долгосрочном периоде зависит не столько от ресурсных возможностей, сколько от инновационного характера предпринимательства в конкретной сфере. С одной стороны, предпринимательская способность является особым фактором производства, соединяющим все остальные факторы в единую экономическую систему. С другой стороны, вовлекаемые сегодня в производство труд и капитал меняют свое качество и производительность на базе новых технологий, что позволяет резко повысить уровень хозяйствования. Рано или поздно, но предпринимателю независимо от размера и организационно-правовой формы предприятия приходится обращаться к

инновационным возможностям для преодоления ограничений в производстве и сбыте продукции. Как показывает практика, в большинстве случаев промедление приводит к потере конкурентоспособности, снижению объемов производства и даже прекращению бизнеса из-за его неэффективности [1, с.24].

Поэтому центральным вопросом является рассмотрение вопросов производственно-технологической и инновационно-технологической поддержки малых предприятий на всех этапах их жизненного цикла.

Конечной целью является не просто создание среды, благоприятной для конкретных хозяйствующих субъектов, а обеспечение существования их совокупной деятельности в интересах общества.

#### **Список литературы:**

1. Конкурентно-инновационный подход к управлению предприятием // Проблемы управления в социально-экономических системах: теория, методология, практика: монография – Чебоксары: ИД «Среда», 2019. – 216 с.

### **ПРИНЦИПЫ ESG, КАК ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИЙ НА ФИНАНСОВУЮ УСТОЙЧИВОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ**

**Черненко Владимир Анатольевич**

*д.э.н., профессор*

*Балтийский государственный технический университет*

*ВОЕНМЕХ им. Д.Ф. Устинова,*

*г. Санкт - Петербург*

**Лядова Юлия Олеговна**

*аспирант*

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет,*

*г. Санкт – Петербург*

### **ESG PRINCIPLES AS AN INTERNAL FACTOR AFFECTING THE FINANCIAL STABILITY OF AN ENTERPRISE**

**Chernenko Vladimir**

*Doctor of Economics, Professor*

*Baltic State Technical University of Military Academy named after D.F. Ustinov*

*Saint-petersburg*

**Lyadova Yulia**

*graduate student*

*St. Petersburg State University of Economics*

*Saint-petersburg*

#### **АННОТАЦИЯ**

В статье раскрывается значимость финансовой устойчивости предприятия в современных экономических условиях, рассматриваются факторы внешней и внутренней среды, влияющие на финансовую устойчивость, а также представлены их классификация у различных авторов. Сделан акцент на том, что классификация подвергается постоянным корректировками и изменениям и каждый раз появляются все новые факторы. Одними из примеров таких новых факторов послужили описанные в статье распространение вируса COVID-19, цифровизация и принципы ESG

#### **ABSTRACT**

This article reveals the importance of the financial stability of an enterprise in modern economic conditions, examines the factors of the external and internal environment that affect financial stability, and also presents their classification by various authors. The emphasis is placed on the fact that the classification is subject to constant adjustments and changes, and every time new factors appear. One of the examples of such new factors was the spread of the COVID-19 virus described in the article and the principles of ESG.

**Ключевые слова:** финансовая устойчивость, принципы ESG, факторы внутренней и внешней среды  
**Keywords:** financial stability, ESG principles, factors of internal and external environment

Одной из важнейших составляющих механизма поддержания финансового благополучия хозяйствующего субъекта в условиях постоянно меняющейся рыночной конъюнктуры является финансовая устойчивость. Она характеризует результат, как текущего развития, так и финансового, а также инвестиционного, кроме того, содержит всю необходимую информацию для инвестора и отражает способность хозяйствующего субъекта отвечать в рамках своих обязательств и наращивать экономический потенциал.

Чем выше устойчивость хозяйствующего субъекта, тем он менее подвержен влиянию внешних и внутренних факторов, что в значительной степени снижает риски банкротства. Особенно это актуально в последнее время, когда изменения происходят молниеносно. Поэтому одной из основных задач анализа финансовой устойчивости предприятия является изучение данных факторов, правильная оценка их воздействия на стабильность хозяйствующего субъекта с целью своевременного реагирования на изменения, происходящие во внешней среде.

Факторы, влияющие на финансовую устойчивость предприятия можно разделить на внешние и внутренние. Внешние факторы являются факторами внешней среды предприятия,

которую можно рассматривать как определенную экономическую категорию. Она представляет собой активно и быстро изменяющийся комплекс факторов, а также условий объективно-независимого или искусственного происхождения, находящихся за пределами зоны непосредственного воздействия со стороны предприятий, но способные негативно или положительно сказаться на длительности хозяйствующего субъекта.

Внутренние факторы напрямую связаны с тем, как происходит управление финансово-хозяйственной деятельностью, зависят от организации деятельности предприятия и могут в случае необходимости подвергаться корректировке. Внутренние факторы интересны тем, что предприятие способно влиять на их, корректировать их влияние и в отдельных случаях управлять ими.

В научной литературе можно встретить различные классификации факторов, оказывающих воздействие на финансовую устойчивость. При этом стоит отметить, что не существует единой универсальной классификации. Каждый автор по-своему группирует факторы, исходя из своих целей. Несколько примеров таких авторских классификаций приведены на рисунке 1.

Классификация факторов внешней и внутренней среды		
<p><b>О. В. Ефимова</b></p> <p><b>Внешние:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- темпы инфляции,</li> <li>- стоимость и доступность финансовых ресурсов,</li> <li>- отраслевая специфика,</li> <li>- динамика валютных курсов,</li> <li>- состояние рынка и перспективы его развития</li> </ul> <p><b>Внутренние:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- финансовая стратегия организации и конкретные цели и задачи в зависимости от стадии развития,</li> <li>- политика в области управления оборотным и основным капиталом,</li> <li>- возможности производственного потенциала,</li> <li>- возможные финансовые альтернативы привлечения источников и др.</li> </ul>	<p><b>Т. У. Турманидзе</b></p> <p><b>Внутренние:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- внепроизводственные,</li> <li>- производственные,</li> <li>- нарушение технологической, а также хозяйственной дисциплины.</li> </ul> <p><b>Внешние:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- природные условия,</li> <li>- внешнеэкономические условия,</li> <li>- социальные условия,</li> <li>- экономическая политика государства,</li> <li>- конъюнктура рынка.</li> </ul>	<p><b>Е.Б. Герасимова А.Д. Шермет</b></p> <p><b>Внешние:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- связи внешнеэкономические,</li> <li>- природные,</li> <li>- социальные,</li> </ul> <p><b>Внутренние:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- основные факторы (определяющие результаты работы организации),</li> <li>- побочные (неосновные) факторы (напрямую не связаны с сущностью показателя, но влияют на него)</li> </ul>
<p><b>С.П. Бараненко, В.С. Михель</b></p> <p><b>Внешние:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- инфляция,</li> <li>- преобразование налоговой системы,</li> <li>- колебание валютных курсов,</li> <li>- банкротство должников,</li> <li>- требования кредиторов,</li> <li>- фаза экономического развития</li> </ul>		

Рисунок 1. Классификация факторов внешней и внутренней среды у разных авторов [3,7,8]

Стоит отметить, что классификации факторов и их содержание постоянно подвергаются пересмотру и корректировке в соответствии с изменениями, происходящими в экономике в частности, и в мире в целом. Одним из ярких примеров фактора, который в значительной степени повлиял на деятельность предприятий в последнее время, является распространение COVID-19. Причем негативные последствия нового вируса были связаны именно с тем, какие меры предпринимались для его нераспространения. Сокращение сектора услуг, банкротство предприятий МСП, обвал на фондовых рынках, сокращение мирового туризма наложило отпечаток и продолжает сказываться на финансовой устойчивости хозяйствующих субъектов, которые не могут самостоятельно повлиять на ситуацию, но вынуждены прикладывать все усилия и использовать различные инструменты и методы с целью подстроиться и сохранить свою конкурентоспособность в условиях непростой экономической ситуации [5].

Цифровизация экономики так же может быть рассмотрена в качестве фактора, оказывающего влияние на финансовую устойчивость хозяйствующего субъекта, поскольку развитие цифровых технологий и их активное внедрение в экономические отношения трансформируют традиционные рыночные отношения и требуют выработки новых решений в области управления современным предприятием. Следовательно, цифровая экономика оказывает существенное влияние на деятельность предприятий. С другой стороны, результаты процессов цифровизации можно эффективно применить в рамках анализа финансовой устойчивости.

Еще одним не менее ярким примером фактора, влияющего на финансовую устойчивость предприятия, являются принципы ESG, получившие в последнее время большое распространение. Данные принципы включают три составляющие [1]:

- ответственное отношение к окружающей среде (E — environment). Экологические принципы определяют то, как предприятия заботятся об окружающей среде, как стараются минимизировать ущерб, наносимый экологии.

- высокая социальная ответственность (S — social). Суть социальных принципов заключается в том, как предприятия относятся к персоналу, своим поставщикам, клиентам, какие условия труда создаются для работников, в каких социальных проектах участвует.

- высокое качество корпоративного управления (G — governance). Управленческие принципы касаются качества управления предприятиями, а именно прозрачность отчетности, отношения с акционерами, зарплата менеджмента и т.д.

Следование предприятием данным принципам способствует его устойчивому развитию и, как следствие, финансовой стабильности.

При этом стоит отметить, что эти принципы не могут быть одинаково развиты на предприятии. Акцент может быть сделан на одном или нескольких принципах в зависимости от специфики деятельности компании. Так, например, на промышленных предприятиях внимание уделяется экологическим принципам, в компаниях сферы услуг — социальным, а в финансовых — управленческим.

Данное явление в западных странах приобрело популярность в последние несколько лет. В России о принципах ESG заговорили два года назад, но на сегодняшний день они активно внедряются в бизнес. Более того, около трети отечественных банков добавили в кредитный процесс ESG-оценку предприятий, а 20% в ближайшем будущем планируют это сделать. Суть заключается в том, что банки будут тестировать заемщиков на предмет соблюдения вышеперечисленных принципов устойчивого развития.

Внимание, которое сейчас уделяется принципам ESG, связано с тем, что в настоящее время на рынке происходит трансформация денежных и финансовых потоков. Акцент сдвигается в сторону ESG-формата и цифровизации, что задает направление развития бизнеса и способствует росту экономики. Следовательно, предприятия ESG-формата будут успешно функционировать на внутренних и внешних рынках. Кроме того, стоимость таких компаний будет расти по сравнению с конкурентами, которые не придерживаются ESG-формата.

Применение принципов ESG будет оказывать положительное влияние на бизнес. По мнению главного исполнительного директора компании «ВТБ Капитал Инвестиции», старшего Вице-президента ВТБ Владимира Потапова, акции тех компаний, которые применяют принципы ESG «ведут себя лучше, чем другие ценные бумаги», имея тем самым преимущества. Кроме того, такие хозяйствующие субъекты имеют социальную и экологическую ответственность, что оказывает благоприятное влияние на экономику, а также на окружающую среду [2].

Принципы ESG могут быть увязаны с финансовой устойчивостью и рассмотрены в качестве фактора внутренней среды, поскольку использование данных принципов находится в зоне ответственности предприятия при принятии управленческих решений. Применение принципов ESG оказывает влияние на то, как предприятие воспринимается другими участниками рынка, в том числе финансовыми институтами, что влияет на его успешность и, как следствие, устойчивость.

Таким образом, эффективность деятельности предприятия зависит от влияния множества факторов внешней и внутренней среды. При этом влияние факторов может как позитивно, так и негативно сказаться на функционировании хозяйствующего субъекта. Поэтому для сохранения своей финансовой устойчивости в условиях постоянно изменяющейся внешней среды

предприятию необходимо постоянно отслеживать последние тенденции в мировой экономике и бизнесе, чтобы вовремя применить управленческие решения, сохранив конкурентные преимущества на рынке.

#### Литература:

1. ESG-принципы: что это такое и зачем компаниям их соблюдать – режим доступа к изд.: <https://trends.rbc.ru/trends/green/614b224f9a7947699655a435>
2. В ВТБ оценили влияние ESG-принципов на – режим доступа к изд.: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/616850609a7947203b51882d>
3. Ефимова О. В. Финансовый анализ. - М.: Издательство «Бухгалтерский учет», 2006. — 458 с.
4. Лядова Ю.О. Анализ факторов, влияющие на финансовую устойчивость предприятия, и методики их оценки / Ю.О. Лядова// Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. - 2018. - № 4 (112). - С. 175-179.
5. Лядова Ю.О. Финансовая устойчивость предприятий в условиях «цифровизации» экономики: поиск новых подходов и инструментов /Ю.О. Лядова// Экономика и управление: проблемы, решения. - 2020. – Т.2. № 7.- С. 100-107.
6. Система управления финансовой устойчивостью компании – режим доступа к изд.:[https://www.profiz.ru/se/5\\_2018/fin\\_ustojshchivos\\_t/](https://www.profiz.ru/se/5_2018/fin_ustojshchivos_t/)
7. Турманидзе Т. У. Финансовый анализ. — 2-ое изд., перераб. и доп. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. — 287 с.
8. Шеремет А. Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций. — 2-е изд., перераб. и доп./ А. Д.Шеремет, Е. В. Негашев. — М.: ИНФРА-М, 2008. — 208с.
9. Горский А. Г. Факторы влияния на финансовую устойчивость корпорации // Проблемы современной науки и образования. – 2017. - №6(88). – С.37-42.

### ЭЛЕМЕНТЫ КОММУНИКАТИВНОГО ПРОЦЕССА НА ПРИМЕРЕ СФЕРЫ УСЛУГ.

*Макарович Людмила Сергеевна*

*Магистрант Российского гуманитарного университета,  
г.Москва*

### ELEMENTS OF THE COMMUNICATION PROCESS ON THE EXAMPLE OF THE SERVICE SECTOR.

*Makarovich Lyudmila Sergeevna*

*Master's student at the Russian University for the Humanities,  
Moscow*

#### АННОТАЦИЯ

Эффективные коммуникации с клиентами являются ключевым неценовым инструментом целенаправленного формирования потребностей и спроса потребителей на рынке услуг, вследствие чего для обеспечения конкурентоспособности организаций сферы услуг необходимо выстраивать коммуникативные процессы с клиентами на основе новейших моделей коммуникаций, адаптированных для множества получателей.

#### ANNOTATION

Effective communication with clients is a key non-price tool for purposeful formation of consumer needs and demands in the service market, as a result of which, in order to ensure the competitiveness of service organizations, it is necessary to build communication processes with clients based on the latest communication models adapted for many recipients.

**Ключевые слова:** коммуникации, коммуникативный процесс, модели коммуникаций, коммуникационная эффективность, барьеры, информация.

**Key words:** communications, communication process, communication models, communication efficiency, barriers, information.

Сегодня активность на рынке и динамика экономического развития организаций сферы услуг находится в зависимости от множества факторов, среди которых одними из важнейших следует признать средства коммуникаций с клиентами. Это обусловлено тем, что именно коммуникации сегодня становятся ключевым инструментом целенаправленного формирования потребностей и спроса потребителей на рынке услуг. Также следует отметить, что коммуникации относятся к неценовым инструментам стимулирования продаж,

поэтому в условиях стагнации экономической активности и недостатка финансовых ресурсов вследствие противоэпидемических ограничений ответственные организации сферы услуг могут использовать коммуникации и коммуникационную политику как реальную альтернативу традиционным ценовым инструментам стимулирования.

Следовательно, для повышения экономической эффективности и достижения высокого уровня конкурентоспособности любая

современная организация сферы услуг должна эффективно выстраивать коммуникативные процессы с клиентами на основе эффективных инструментов коммуникационной политики. Однако для построения такой политики маркетинговым специалистам необходимо точно представлять себе специфику и структуру процессов коммуникаций. Таким образом,

исследуя специфику коммуникативных процессов, предварительно необходимо рассмотреть само понятие «коммуникации». Определения данного понятия в соответствии с положениями психолого-социальных и маркетинговых теорий, представленные в работах отечественных исследователей, приведены в таблице 1.

Таблица 1

**Определения понятия «коммуникации» с позиций маркетинговой и психолого-социальной теории в работах отечественных исследователей**

Авторы	Определение понятия «коммуникации»
С позиций психолого-социальной теории	
Гусева Д.И.	Коммуникации – средства связи любых объектов материального и духовного мира, процесса, передачи информации от человека к человеку, а также передачи и обмена информацией в обществе с целью воздействия на социальные процессы [6, с.86].
Береснева Ю.В.	Коммуникации – субъект-субъектные взаимодействия, связанные с перемещением информации, материальных предметов, вещества, энергии в пространстве посредством естественных либо технических средств» [3, с.8]
Третьякович Е.В.	Коммуникация (общение) – обмен информацией и смыслом информации между двумя и более людьми, то есть передача информации от человека к человеку [10, с.118].
С позиций маркетинговой теории	
Нерсесян К.К.	Коммуникации – это процессы передачи и контакта информации о продукте или бренде с внешней средой, включая целевую аудиторию, партнеров, поставщиков на различных маркетинговых инструментах [8, с.108]
Фейлинг Т.Б., Торосян Е.К., Каткова Т.В. и др.	Коммуникации – это комплексное воздействие организации на внутреннюю и внешнюю среду с целью создания благоприятных условий для стабильной деятельности, которое представляется собой двусторонний процесс воздействие на целевые аудитории и получение встречной информации о реакции этих аудиторий на воздействие [11, с.7].
Тананькина Я.Г., Назарова О.Г.	Коммуникации – это процесс передачи информации о компаниях, их брендах, товарах и услугах целевой аудитории по различным каналам и инструментам [9, с.98].

Как видно из представленных в таблице № 1 определений, вследствие многоаспектности коммуникаций как явления, в науке пока нет единства подходов к их пониманию. Однако в самом общем виде подход к пониманию сущности коммуникаций для многих наук является схожим. В частности, во всех представленных определениях отмечены два свойства коммуникаций: во-первых, их процессуальность (выражающаяся в передаче, контакте, воздействии, обмене, перемещении или распространении некоторых сообщений) и, во-вторых, их информативность (выраженная в том, что объектом коммуникаций является информация, хотя в ряде определений указывается что объектом коммуникаций может быть также материя и иные физические объекты, что весьма спорно). Также можно отметить, что определения коммуникаций с позиций маркетинговой теории являются частными и более конкретизированными относительно определений, представленных с позиций психолого-социальной теории. Таким образом, применительно к экономической сфере можно рассматривать коммуникацию именно как обмен информацией между людьми или общностями людей в рамках экономических субъектов, причём

данная информация предназначена для получения определённого эффекта.

Коммуникации на практике реализуются посредством организации коммуникативных процессов, главной целью которых является обеспечение функции передачи и понимания получателем определенной информации, которая выступает предметом обмена. Все стороны коммуникативного процесса играют значимую роль, поскольку в случае недостижения взаимного понимания, коммуникация становится несостоявшейся. Ключевая функция коммуникативного процесса в общем виде заключаются в формировании социальной общности при обеспечении индивидуальности отдельных элементов. Единичные акты коммуникативных процессов обычно рассматриваются как «сообщения», которые можно классифицировать следующим образом [10, с.120]:

- побудительные сообщения (предложение, внушение, убеждение, приказ по отношению к получателю);
- информативные сообщения (передача получателю фактических или нереальных сведений);

– экспрессивные сообщения (обеспечение у получателя некоторых эмоций и переживаний);  
 – фактические сообщения (формирование и последующее поддержание устойчивого контакта с получателем).

Также коммуникативные процессы и сообщения можно классифицировать и по иным признакам. В частности, по специфике отношений между участниками коммуникативного процесса они могут быть межличностными, публичными и массовыми. Согласно применяемым биологическим и инструментальным средствам коммуникативные процессы могут быть речевыми (звук), паралингвистическими (жесты, музыка), вещественно-знаковыми (конкретные материальные продукты, наружная реклама, картины) и т.д. [10, с.120].

Сфера услуг - это комплекс инфраструктурных, социальных, технических и коммерческих областей экономической деятельности, объединенных в единое понятие – сервис. В совокупности сфера услуг может исследоваться как комплексная деятельность по поддержанию эффективного функционирования глобальной техносферы, экономики и социальной сферы. Следует отметить, что в высокоразвитых экономиках большинство организаций сферы услуг сосредоточены именно в сегменте социальных услуг, под которыми обычно понимают услуги по обеспечению качества жизни населения, формированию комфортных условий, а также удовлетворению социокультурных и бытовых потребностей людей. Ресторанная отрасль является элементом системы общественного питания, которая исполняет значимую социально-

экономическую функцию удовлетворения потребностей граждан в питании и отдыхе [5, с.355].

В организациях сферы услуг, как впрочем и в любых экономических субъектах, коммуникативные процессы обычно реализуются посредством формирования интегрированных маркетинговых коммуникаций, которые в российской науке рассматриваются как «... комплексная система технологий, прикладных средств и методов, используемых для «сопровождения» услуги на рынке на всех стадиях: от разработки до стимулирования продаж с помощью маркетинговой активности, включая ценообразование, позиционирование, мерчендайзинг и т.д.» [7, с.1].

Сама по себе приведённая ранее систематизация понятий коммуникации и коммуникативных процессов не в полной мере раскрывает состав их элементов. Главной формой познания коммуникаций в современной науке является коммуникативное моделирование, то есть построение моделей коммуникаций и последующее детализированное исследование элементов коммуникативных процессов и взаимосвязей между ними. Следует отметить, что большинство моделей коммуникаций были разработаны зарубежными исследователями, которые осуществляли и их позднее совершенствование.

Одной из первых моделей, в которой ещё в 1948 году была сделана попытка исследовать коммуникативные процессы, является модель коммуникаций Лассуэлла. Данная модель представлена на рисунке 1 [13].



Рисунок 1 – Модель коммуникаций Лассуэлла [13]

Представленная на рисунке 1 модель Лассуэлла, именуемая также «линейной моделью коммуникаций», была создана и использовалась преимущественно для того, чтобы просто ввести в научный оборот того времени общее представление о структуре и элементах коммуникаций. В данной модели достаточно чётко указаны элементы коммуникативных процессов, включая следующие [13]:

– отправитель («Кто?» – исследование особенностей отправителя, также именуемого коммуникатором);  
 – сообщение («Что?» – оценка содержания посылаемой информации);

– средство коммуникаций («По какому каналу» – изучение инструментария и применяемых коммуникативных средств);

– получатель («Кому?» – исследование всей или целевой аудитории в зависимости от характера сообщений и средств коммуникаций);

– эффективность («С каким результатом» – оценка результирующей эффективности коммуникационного процесса).

Следует отметить, что данная модель Лассуэлла и в настоящее время не является устаревшей, что подтверждается и тем, что остальные модели так или иначе используют данные наработки.

Другой моделью коммуникаций, которая также была разработана сравнительно давно, но до

сих пор активно и широко используемой в современной науке, является модель коммуникаций Шеннона и Уивера, схематично представленная на рисунке 2 [15].

Рисунок 2 – Модель коммуникаций Шеннона и Уивера [15]

Можно заметить, что в отличие от предыдущей модели, в представленной на рисунке 2 модели Шеннона и Уивера уже шесть, а не пять элементов коммуникативных процессов, поскольку в усложнённую модель дополнительно добавлены возможные факторы искажения коммуникаций. Однако по сути в обоих представленных моделях три главных элемента коммуникативных процессов: отправитель, канал коммуникаций и получатель. Тем не менее, в модели коммуникаций Шеннона и Уивера сама система коммуникативных процессов стала значительно сложнее, учитывая новые факторы коммуникаций. Поскольку в этой модели, как и в предыдущей, коммуникация описывается как процесс линейный и односторонний, данную модель можно отнести к тому же структурному типу. Также в этой модели можно дополнительно классифицировать элементы коммуникативных процессов на два вида: пять функциональных элементов (источник, отправитель, канал, получатель, цель) и один дисфункциональный элемент (помехи, шум):

- источник информации: это некие факты, точка зрения, и иные идеи, которые генерируются отправителем и в дальнейшем предназначены для последующей передачи;

- отправитель: занимается не только генерированием сообщения, но и его непосредственной передачей получателю через канал коммуникаций, то есть выступает инициатором всего коммуникативного процесса;

- канал: представляет собой выбранный способ передачи сообщения, выбор конкретного средства связи всегда осуществляет отправитель;

- получатель: является последним в коммуникативном процессе, кому адресовано сообщение. Однако цель коммуникации будет считаться достигнутой только в том случае, если получатель не просто получит сообщение, а интерпретирует его так, как это изначально задумывалось. Данная задача решается следующим элементом коммуникативного процесса;

- цель информации: представляет собой целевую установку всего коммуникативного процесса, то есть данный элемент позволяет оценить – понял ли получатель сообщение с правильной точки зрения и действует он в

дальнейшем в соответствии с информацией, заложенной в сообщении;

- шум, помехи: как ранее указывалось, это единственной дисфункциональный элемент процесса коммуникаций, который представляет собой любой барьер, которое имеется в общем коммуникативном процессе.

В модели коммуникаций Шеннона и Уивера ключевой задачей признавалось не столько описание коммуникативного процесса, сколько уменьшение уровня «шума», что позволило бы в значительной степени облегчить коммуникативный процесс. Авторы модели исходили из предположения, что коммуникативный сигнал является уязвимым ровно в той же степени, в какой он может быть искажен или полностью заглушен шумом и помехами. Дальнейшие научные исследования в области селективности восприятия показали, что частой причиной затруднения коммуникационного обмена является то, что коммуникационный канал включает в себя несколько фильтров и объём информации на входе в модель всегда больше объёма информации, которая поступает на выход. Таким образом, участники коммуникации даже не осознают, что полученное и посланное сообщение не совпадают.

Применительно к организациям сферы услуг рассмотренные на рисунках 1 и 2 модели коммуникаций имеют ограниченное применение и не учитывают всех реалий деятельности таких экономических субъектов. Развитием двух рассмотренных моделей стали многочисленные модели коммуникаций более позднего периода развития коммуникативистики как науки. В некоторых из них коммуникативные процессы уже являются нелинейными и двух- или многосторонними. В качестве примера такой модели коммуникаций, подходящей и для исследования организаций сферы услуг, можно представить модель Барчера [12], которая позднее была адаптирована Мерио [14] для исследования сложных коммуникаций, осуществляемых в социальных сетях и в системах интернет-трансляций. В частности, Барчером в вышеуказанную модель коммуникаций Шеннона и Уивера была добавлена обратная связь, а Мерио дополнительно расширил модель Барчера не на единичного получателя, а на целую их совокупность. В результате получился следующий общий вид модели коммуникаций Мерио и Барчера, который представлен на рисунке 3.

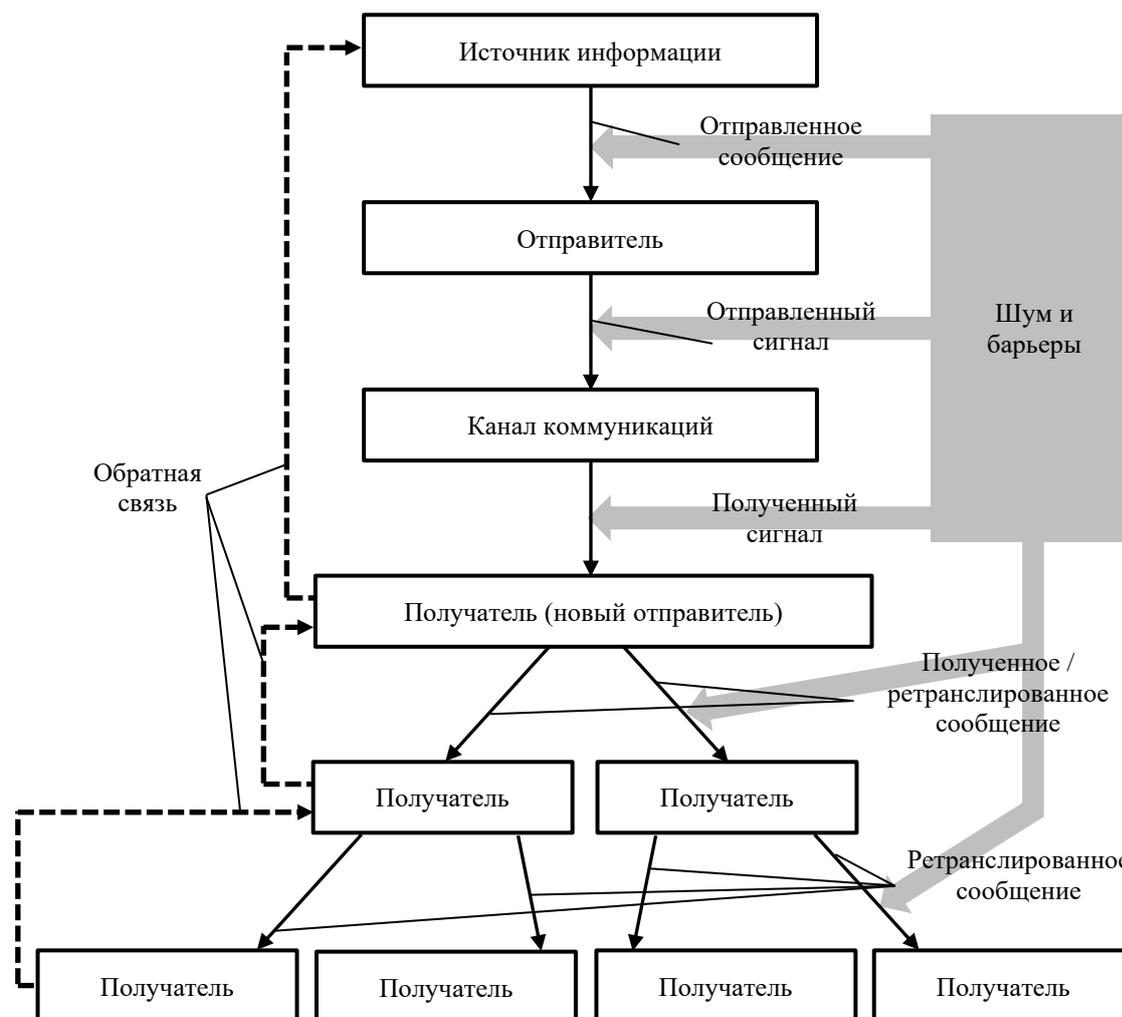


Рисунок 3 – Модель коммуникаций Барчера и Мера [12, 14]

Представленную на рисунке 3 модель рассмотрим на примере такой разновидности организаций сферы услуг, как ресторанный бизнес. Источником информации для таких организаций являются: Ассортимент блюд, их вкусовые качества, особенности подачи и рецепта. Также не маловажным является качество обслуживания, атмосфера заведения и его особенности. Канал коммуникаций, характерный для организаций ресторанного бизнеса, обычно транслируют аудитории все эмоциональные и вкусовые достоинства, которые потенциальные клиенты могут почувствовать после приобретения ими определенного продукта в конкретном ресторанном заведении. Данное сообщение может размещаться как в меню, так и на интернет-сайте или на странице социальной сети. Иногда рестораны осуществляют отправку таких сообщений с помощью инструментов медиа-рекламы, где актеры в роли покупателей, получают позитивные эмоции при взаимодействии с продуктом бренда, однако такой канал коммуникаций характерен скорее для сетевых организаций общепита в рамках единых франшиз современного фастфуда. Также для организаций ресторанного бизнеса характерно взаимодействие с целевой аудиторией на основе event мероприятий,

участие в которых повышает узнаваемость бренда и лояльность гостей настоящих и потенциальных.

Наконец, что учтено и в указанной модели коммуникаций, на эффективность коммуникативных процессов для организаций ресторанного бизнеса огромное влияние оказывает целевая аудитория, которая выступает одновременно получателем и отправителем сообщений. Организации ресторанного бизнеса обычно составляют сообщения для коммуникационных процессов так, чтобы каждая группа людей из числа потенциальных клиентов услышала в них нечто им близкое. Например, если необходимо обеспечить продвижение детских меню, то в сообщении следует отражать игровые элементы. Для целевой аудитории из студенческой и молодежной среды будут интересны сообщения с информацией о выгодных ценовых предложениях, скидках и акциях. Хотя аудитория неоднородна вследствие самой специфики ресторанной отрасли, соответственно, главной целью коммуникаций является формирование желания стать гостем заведения. Однако коммуникативный посыл должен разрабатываться с целью не только привлечь внимание потенциального клиента, но и обеспечить максимально полную обратную связь. Достигается это обычно на основе SMM-деятельности, для чего любой современный

ресторан представлен в нескольких социальных сетях, включая «Вконтакте», «Instagram» и «Facebook». За последние годы крупные организации ресторанного бизнеса активно ведут собственные видеохостинги на «Youtube». Коммуникационные сообщения ресторанов должны оформляться в едином фирменном стиле, отличаться оригинальной подачей, способной активно вовлечь аудиторию. Уровень обратной связи при использовании таких каналов коммуникаций замерить достаточно просто, поскольку клиенты реагируют на посты собственными комментариями, для которых можно замерить позитивный или негативный уровень коннотации.

Для такого элемента как «шум и барьеры» применительно к организациям ресторанного бизнеса можно отметить, например, психологические барьеры возникающие в процессе взаимодействия между персоналом и клиентами общепита, служащие причиной последующих конфликтов, или тем или иным способом препятствующие взаимопониманию. Среди межличностных барьеров, характерных для персонала таких организаций, можно выделить языковые, психологические и физиологические барьеры. Языковые барьеры возникают в случае различия уровней овладения языком между при обслуживании иностранных клиентов, психологические барьеры возникают из-за внутренних препятствий, а физиологические барьеры обычно появляются при дискомфортном состоянии персонала ресторана и неудовлетворительном состоянии системы мотивации.

В целом можно сделать вывод, что именно от эффективности коммуникаций зависит будущее организаций сферы услуг и в особенности ресторанной сферы. Именно поэтому понятие – сервис в наше время все чаще упоминается и является основой ресторанного бизнеса во всем мире.

#### Список литературы

1. Акопов Г.Л., Бакирова Н.В., Аكوпова А.Л. Коммуникационный менеджмент. – СПб.: Питер, 2020. – 304 с.
2. Артамонов Б.В., Бородай В.А., Новак Л.В. и др. Маркетинговые коммуникации: проблемы, возможности и перспективы развития. – Нижний Новгород: Профессиональная наука, 2018. – 159 с.
3. Береснева Ю.В. Становление понятия «коммуникация» в социально-гуманитарном познании: содержание, структура, функции коммуникации // Вестник МГОУ. – 2017. – №4. – С.6-20.
4. Галкина Е.Н. Формирование профессионально-коммуникативной

компетентности у специалистов индустрии питания и гостеприимства // Мир науки. – 2018. – №3. – С.1-6.

5. Глущенко В.В., Глущенко И.И., Кац С.К. и др. Развитие ресторанной сервисологии на основе методологии общей теории сервиса // Бюллетень науки и практики. – 2018. – №4. – С.353-371.

6. Гусева Д.И. «Коммуникация» и «общение»: соотношение понятий // Вестник науки и образования. – 2019. – №20. – С.84-87.

7. Котовскова А.И. Сущность и факторы комплекса коммуникаций на предприятии // Концепт. – 2018. – №11. – С.1-8.

8. Нерсесян К.К. Классификация маркетинговых коммуникаций // Скиф. – 2018. – №12. – С.108-112.

9. Тананыкина Я.Г., Назарова О.Г. Основные цели и виды маркетинговых коммуникаций. маркетинговые коммуникации в маркетинговом треугольнике // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2020. – №5. – С.98-101.

10. Третьякович Е.В. К вопросу о понятии и функциях коммуникации // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2019. – №4. – С.118-121.

11. Фейлинг Т.Б., Торосян Е.К., Каткова Т.В. и др. Интегрированные маркетинговые коммуникации. – СПб: Астерион, 2019. – 94 с.

12. Burcher N. Paid, Owned, Earned: Maximizing Marketing Returns in a Socially Connected World // [Электронный ресурс] URL: [https://books.google.ch/books?id=QQnp-duPmbMC&pg=PA18&lpg=PA18&dq=shannon+weaver+social+media&source=bl&ots=OQrBDPEfb0&sig=3W7VPvXxIsYGrWKN5dGhYB4TBXk&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjV\\_bTv7vXOAhWGOxQKHWn1Dxs4FBDoAQgrMAM#v=onepage&q&f=false](https://books.google.ch/books?id=QQnp-duPmbMC&pg=PA18&lpg=PA18&dq=shannon+weaver+social+media&source=bl&ots=OQrBDPEfb0&sig=3W7VPvXxIsYGrWKN5dGhYB4TBXk&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjV_bTv7vXOAhWGOxQKHWn1Dxs4FBDoAQgrMAM#v=onepage&q&f=false)

13. Lasswell H., Bryson L. The Structure and Function of Communication in Society. The Communication of Ideas. – New York: Institute for Religious and Social Studies. – 117 P.

14. Mereu S. The communication model of a Facebook live-video broadcast based on the Shannon-Weaver model // [Электронный ресурс] URL: <https://sportsbusinessresearch.blog/2016/09/12/the-communication-model-of-a-facebook-live-video-broadcast-based-on-the-shannon-weaver-model-a-practical-example-for-football-clubs/>.

15. Shannon C., Weaver W. A Mathematical Theory of Communication // Bell System Technical Journal. – 1949. – №4. – PP.623-656.

16. Tracey W.R. Models of Communication in Business & Communication Process // [Электронный ресурс] URL: <https://bizcommunicationcoach.com/models-of-communication-in-business-communication-process/>.

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ИНДОНЕЗИИ.**

DOI: 10.31618/nas.2413-5291.2021.2.73.500

**Чеснокова С.В.***Научный сотрудник Отдела экономических исследований ИВ РАН***АННОТАЦИЯ**

Индонезия расположена на архипелаге, состоящем из более чем 17800 островов, что во многом определило формирование транспортной системы страны. Расходы центрального правительства на транспорт за последние до пандемии COVID-19 годы существенно выросли. Это позволило стране расширить возможности транспортной сети и улучшить доступ к удаленным районам архипелага.

Морское судоходство обеспечивает связь между различными частями страны и зарубежными государствами. На некоторых островах, где отсутствуют хорошие дороги, основное транспортное сообщение осуществляется по крупным рекам. Важнейшим направлением транспортной политики страны является развитие скоростного грузового и пассажирского морского сообщения с самыми удаленными и труднодоступными регионами страны, прежде всего с восточной частью Индонезии и с другими государствами.

На дорогах Индонезии используются разнообразные транспортные средства. Автобусные маршруты проложены во всех областях, имеющих выход к дорожной сети. С 2004 г. в стране функционирует линия системы скоростных автобусных перевозок TransJakarta.

Большая часть железных дорог Индонезии расположена на Яве и используется как для пассажирских, так и для грузовых перевозок.

В марте 2019 года начал функционировать Джакартский метрополитен.

Воздушный транспорт Индонезии служит важнейшим средством сообщения между тысячами островов на всем архипелаге и другими странами. Многие жители страны перешли от наземного и морского транспорта к более быстрым и комфортабельным авиaperезовкам.

Индонезия, как и другие страны, в 2020-2021 гг. подверглась жестокому воздействию пандемии COVID-19. Дальнейшее развитие транспорта зависит от того, насколько быстро страна восстановится после пандемии и насколько эффективно власть справится с ее последствиями.

**ABSTRACT**

Indonesia is located on the archipelago, which consists of more than 17800 islands. This fact largely determined a structure of the transport system of the country. The Indonesian Central government's spending on transport has increased significantly in recent years (before 2020). This allowed the country to expand its transport network and improve access to remote areas of the archipelago.

Maritime navigation provides a link between different parts of the country. On some islands, where there are no good roads, the main transport connection is via large rivers. The most important direction of the country's transport policy is the development of high-speed cargo and passenger sea connections with the most remote and inaccessible regions of the country, primarily with the Eastern part of Indonesia.

A variety of vehicles are used on the roads of Indonesia. Bus routes are laid in all areas that have access to the road network. Since 2004, the TransJakarta rapid bus system has been operating in the country.

Most of Indonesia's Railways are located in Java and are used for both passenger and freight transport.

In March 2019, the Jakarta metro started operating.

Indonesia's air transport is the most important means of communication between thousands of Islands throughout the archipelago and other countries. Many residents of the country have switched from land and sea transport to faster and more comfortable air transportation.

Indonesia like other countries was severely affected by the COVID-19 pandemic in 2020-2021. Further development of transport depends on how quickly the country recovers from the COVID-19 pandemic and how effectively the authorities deal with its consequences.

**Ключевые слова:** Транспорт; морское сообщение; железные дороги; общественный транспорт; авиaperезовки; автобусное сообщение; пандемия.

**Keywords:** Transportation; sea traffic; railways; public transport; air transportation; bus traffic; pandemic.

Индонезия является четвертой по численности населения страной в мире и крупнейшей экономикой Юго-Восточной Азии. Она располагается на обширном архипелаге, состоящем из более чем 17 800 островов.

Транспортная система Индонезии формировалась во многом с учетом экономической

ресурсной базы архипелага. Также на структуру системы повлиял тот факт, что больше половины населения страны, которое уже превышает 270 млн чел.<sup>1</sup>, живет на одном острове — Яве.

Расходы центрального правительства Индонезии на транспорт быстро росли вплоть до начала пандемии COVID-19. Это позволило стране

<sup>1</sup> World Bank.  
<https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=ID> (01.02.2021)

расширить возможности транспортной сети и улучшить доступ к некоторым самым удаленным районам архипелага.

Все виды транспорта играют свою определенную роль и, как правило, дополняют друг друга, а не конкурируют между собой. В стране преобладает автомобильный транспорт.

Железнодорожная система имеет четыре не связанные между собой сети на Яве и Суматре, которые в основном предназначены для перевозки навалочных грузов и для дальних пассажирских перевозок.

Чрезвычайно важное значение для экономической интеграции страны, а также для внутренней и внешней торговли имеет морской транспорт. На каждом из крупных островов имеется, по крайней мере, один крупный портовый город.

Роль внутренних водных путей относительно невелика и ограничивается определенными районами Восточной Суматры и Калимантана.

Значительную роль играет воздушный транспорт, особенно там, где сухопутного или водного транспорта не хватает или вообще нет. В стране создана обширная сеть внутренних авиалиний, связывающая между собой крупные города.

По последним данным официальной статистики, в 2020 г. на морской транспорт приходилось 8,7% от вклада всей транспортной отрасли в ВВП, на внутренний водный транспорт — 2,9%, автомобильный и гужевой транспорт — 68,2%, на железнодорожный — 1,4% и авиационный — 18,8%<sup>2</sup>.

#### **Водный транспорт**

Поскольку Индонезия расположена на обширном архипелаге, морское судоходство обеспечивает необходимые связи между различными частями страны и другими государствами. К широко используемым судам относятся контейнеровозы, танкеры, балкеры, суда для перевозки генеральных грузов, паромы, пассажирские суда, парусники и небольшие моторные суда. До сих пор для перевозки грузов, пассажиров, рыболовства и туризма в пределах архипелага используются традиционные деревянные суда «пиниси».

Многочисленные паромные переправы пересекают проливы между близлежащими островами, особенно в зоне, простирающейся от Суматры через Яву до Малых Зондских островов.

На оживленных переправах между Суматрой, Явой и Бали часто круглосуточно курсируют многочисленные автомобильные паромы. Также существует международное паромное сообщение в Малаккском проливе между Суматрой и Малайзией, а также между Сингапуром и близлежащими индонезийскими островами, такими как Батам.

Сеть пассажирских судов обеспечивает сообщение с отдаленными островами, особенно в восточной части архипелага. Крупнейшая сеть паромного сообщения между всеми обитаемыми островами Индонезии принадлежит государственной компании Pelni, эксплуатирующей современные и вместительные суда европейской постройки. Суда Pelni, как правило, обеспечивают наименее дорогой способ передвижения между островами. Также сообщение между ними обеспечивают еще более мелкие частные суда.

На некоторых островах, где отсутствуют хорошие дороги, основное транспортное сообщение осуществляется по крупным рекам. На Калимантане длинные лодки, курсирующие по рекам, являются единственным способом добраться до многих внутренних районов.

В Индонезии имеется 21 579 км судоходных водных путей<sup>3</sup>, по которым могут ходить суда среднего размера. Примерно половина этих путей приходится на Калимантан, а четверть — на Суматру и провинцию Папуа. На Калимантане и Папуа в отличие от высококоразвитой Явы недостаточно развиты автомобильный и железнодорожный транспорт. В настоящее время Индонезия занимает седьмое место в мире по протяженности водных путей<sup>4</sup>.

По данным официальной статистики, на морской транспорт приходится лишь 8,7% от совокупного вклада транспорта в ВВП<sup>5</sup>. Тоннаж флота Индонезии составлял в 2018 г. 22313 тыс. т дедвейт<sup>6</sup>. В том числе, танкерный флот — 6825 тыс. т дедвейт; балкерный — 4029 тыс. т дедвейт; контейнеровозы — 2376 тыс. т дедвейт и суда для перевозки генеральных грузов — 3880 тыс. т дедвейт<sup>7</sup>.

Индонезия являет одним из крупных мировых экспортеров угля. В 2018 г. на долю Индонезии приходилась треть мирового угольного экспорта. Главным импортером индонезийского угля является Китай. Уголь в КНР перевозится балкерным флотом Индонезии<sup>8</sup>.

<sup>2</sup> Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. P. 204

<sup>3</sup> The World Factbook. CIA. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/> (02.02.2021)

<sup>4</sup> Country Comparisons. Waterways. The World Factbook. Central Intelligence Agency. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/field/waterways/country-comparison> (15.02.2021)

<sup>5</sup> Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. P. 204

<sup>6</sup> Дедвейт (англ. deadweight) — величина, равная сумме массы полезного груза, перевозимого судном, массы топлива, масла, технической и питьевой воды, массы пассажиров с багажом, экипажа и продовольствия.

<sup>7</sup> Акимов А.В. Морской транспорт Азии: краткий статистический очерк. «Восточная аналитика». Вып. 3 2020 г. М.: ФГБУН ИВРАН, сс. 21-23.

<sup>8</sup> Там же, с. 19.

Крупнейшие морские порты страны:

1. Танджунг Приок (Джакарта);
2. Танджунг Перак (г. Сурабая, Восточная Ява);
3. Белаван (г. Медан, Северная Суматра);
4. Макасар (Южное Сулавеси).

Порты управляются различными портовыми корпорациями Индонезии, которых насчитывается четыре, пронумерованных с I по IV. Каждая из них функционирует в различных регионах страны, причем I — на западе, а IV — на востоке. Порт Танджунг Приок в Джакарте является самым загруженным портом Индонезии, перерабатывающим более 5,20 млн TEU<sup>9</sup>. В настоящее время реализуется двухэтапный проект расширения порта «Новый Приок», который после введения в эксплуатацию в 2023 году утроит существующую годовую мощность. В 2015 году было завершено строительство стратегического порта Куала Танджунг на Северной Суматре. В перспективе он будет вмещать 500 000 TEU в год и сможет конкурировать с портом Сингапура.

В конце 2020 г. в провинции Западная Ява состоялась церемония, в ходе которой президент Индонезии Джоко Видодо в режиме видеоконференции торжественно открыл первую очередь морского порта Патимбан. Власти страны предполагают, что новый порт будет играть стратегическую роль в развитии экономики страны, пострадавшей от пандемии. Ожидается также, что его введение сможет ослабить нагрузку на сильно загруженный порт Джакарты Танджунг-Приок. На строительство порта было выделено 43,2 трлн рупий (\$3,07 млрд). Он расположен в г. Субанг, в 140 км к востоку от столицы страны Джакарта. Благодаря своему стратегическому расположению Патимбан будет играть главную роль в обеспечении грузопотоков для различных секторов экономики, включая промышленность и сельское хозяйство, а также для роста экспорта продукции. Средства на строительство порта были выделены правительством Японии.

Руководство Индонезии стремится использовать новый порт для повышения конкурентоспособности индонезийского экспорта, особенно в автомобильном секторе. В декабре 2020 года, в преддверии первого официального дня работы порта, была проведена тестовая перевалка первой партии экспортного груза из Патимбана — 140 автомобилей Toyota и Daihatsu, которые поставляются в Бруней. Полное завершение строительства порта запланировано на 2027 год.

<sup>9</sup> Двадцатифутовый эквивалент (TEU или teu от англ. twenty-foot equivalent unit) — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Часто используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов. Основана на объеме 20-футового (6,1 метров) интермодального контейнера — металлической коробки стандартного размера, которая может доставляться различными видами

Проект позволит создать до 5 млн рабочих мест в провинции Западная Ява<sup>10</sup>.

Важнейшим направлением транспортной политики страны является развитие скоростного грузового и пассажирского морского сообщения с самыми удаленными и труднодоступными регионами страны, прежде всего с восточной частью Индонезии. В 2016 г. президент страны Джоко Видодо запустил программу скоростных морских перевозок Tol Laut (Морские скоростные пути). Она призвана обеспечить ускорение экономического развития отдаленных районов, способствовать укреплению единства и связности различных территорий страны.

#### **Стратегия «Индонезия как морская ось мира»**

В начале своего первого срока в 2014 г. президент Индонезии Джоко Видодо провозгласил доктрину «Индонезия — морская ось мира». Она предполагала превращение Индонезии, находящейся на стыке акваторий двух мировых океанов — Тихого и Индийского — в глобальный стратегический транспортно-логистический и торговый узел, а также в одного из главных производителей и поставщиков на мировой рынок рыбы и морепродуктов. Руководство страны обнародовало программу развития портового комплекса, которая предусматривала создание 35 морских обычных и глубоководных портов в течение ближайших пяти лет. Реализация проекта требовала выполнения гигантского объема работ и колоссальных инвестиций с широким вовлечением иностранного капитала<sup>11</sup>.

Заинтересованность сотрудничать с Индонезией в этом амбициозном проекте выразили многие азиатские и европейские страны. Наибольший интерес к программе проявила КНР. Китай рассчитывал на сопряжение индонезийской программы со своим проектом «Морской шелковый путь XXI века».

Осенью 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин во время визитов в Казахстан и Индонезию выступил с инициативой «Один пояс, один путь» (ОПОП), нацеленной на улучшение связей и углубление сотрудничества на трансконтинентальном уровне. Инициатива содержит два основных компонента: сухопутный Экономический пояс Шелкового пути («Пояс») и новый Морской Шелковый путь XXI века («Путь»). Сухопутный Пояс связывает Китай с Центральной и Южной Азией, и далее — с Европой. Морской Путь связывает Китай со странами Юго-Восточной

транспорта: автомобильным, железнодорожным и морским.

<sup>10</sup> 23 декабря 2020. В Индонезии открыт новый морской порт Патимбан. <https://portnews.ru/news/306670/> (21.02.2021)

<sup>11</sup> Ефимова Л.М. Индонезийская «Морская ось мира» и китайский «Морской шелковый путь XXI века». Вестник МГИМО-Университета, издательство МГИМО (У) МИД России. М.: 2015. том 6, № 45, с. 196-204

Азии, Персидского Залива, Восточной и Северной Африки и далее с Европой.

Акватория доктрины «Индонезия — морская ось мира» географически входит в пространство Морского шёлкового пути XXI века. Индонезия охотно приняла предложение Китая о сотрудничестве в реализации этих двух в целом совпадающих и дополняющих друг друга проектов. При сопряжении двух программ через территориальные воды Индонезии были бы проложены новые морские маршруты, удешевляющие транспортировку грузов. Индонезия не без основания рассчитывала на участие Китая в строительстве и модернизации своих морских портов. При этом многие индонезийские аналитики указывали на такие возможные проблемы, как наводнение Индонезии китайскими товарами и установление контроля КНР над такими стратегическими объектами, как порты, и в результате как утрату суверенитета Индонезии над своими территориальными водами.

Однако в течение второго президентского срока Джоко Видодо, начавшегося в 2019 году, стало ясно, что интерес к доктрине индонезийской морской оси снизился. Так, в речах президента и правительственных документах упоминаний о доктрине практически нет.

Основной причиной неудачи доктрины ряд экспертов считает недостаточно высокий уровень экономического развития страны и низкие объемы экспорта даже по сравнению с такими соседями, как Малайзия и Таиланд. С скромные инвестиционные возможности Индонезии не отвечают требованиям этой глобальной доктрины. Морской и рыболовный сектора экономики, которые должны вносить решающий вклад в реализацию концепции глобальной морской оси, недостаточно развиты<sup>12</sup>.

Другой важной причиной снижения интереса к доктрине эксперты называют недостаточный геополитический вес Индонезии.

Судя по всему, программа глобальной морской оси, представленная в 2014 году, не была достаточно глубоко проработана.

#### **Автомобильный транспорт**

На дорогах Индонезии используются разнообразные транспортные средства. Автобусные маршруты проложены во всех областях, имеющих выход к дорожной сети. Между крупными городами, особенно на Суматре, Яве и Бали, автобусное сообщение хорошо развито, маршруты в основном безостановочные. В более удаленных областях и между небольшими

городами курсируют микроавтобусы и минивэны (angkut). В городах используются в основном автобусы и автофургоны. Очень часто они выполняют роль маршрутных такси.

В связи с ростом благосостояния жителей Индонезии увеличивается количество личного автотранспорта, особенно в крупных городах. Общий парк авто- и мототранспорта в 2020 г. превысил 136 млн единиц, в том числе мотоциклы — 115 млн ед.; легковые автомобили — 15,8 млн ед.; грузовые автомобили — 5 млн ед.; автобусы — 0,23 млн ед.<sup>13</sup> Рост числа машин значительно опережает строительство новых дорог, в результате чего часто возникают пробки, в том числе и на автострадах. Так, Джакарта славится одними из самых серьезных пробок в мире.

Во многих городах и поселках страны доступны некоторые виды транспорта напрокат, например, такси и каршеринг. Существуют различные виды автобусного сообщения, такие как сети Корaja и MetroMini.

В 2004 году в эксплуатацию была введена первая линия системы скоростных автобусных перевозок TransJakarta.

Эту систему можно назвать революционным прорывом в развитии общественного транспорта Индонезии. Автобусы курсируют по скоростным коридорам со специальными выделенными полосами. Цены на билеты субсидируются региональным правительством. Общая протяженность линий TransJakarta составляет 251,2 км<sup>14</sup>, что делает ее самой протяженной системой скоростных автобусов в мире. TransJakarta сегодня эксплуатирует около 3900 современных автобусов. Парк системы активно пополняется электробусами: появился первый маршрут, на котором курсирует только электротранспорт. По состоянию на февраль 2020 г. TransJakarta обслуживала в среднем около миллиона пассажиров ежедневно<sup>15</sup> и работала по 248 маршрутам.

В дополнение к 15 скоростным коридорам с выделенными полосами TransJakarta в сотрудничестве с другими транспортными компаниями предоставляет автобусы-шаттлы пассажирам за пределами Джакарты.

В других городах (Джокьякарта, Палембанг, Бандунг, Денпасар, Пеканбару, Семаранг, Макасар и Паданг) также действует система скоростных автобусных перевозок, но без выделенных полос. Во многих городах имеются моторизованные авторикши (баджах) различного вида. Велосипедные рикши (бекак) являются особой достопримечательностью на городских дорогах и к

<sup>12</sup> Understanding the cause of declining Maritime Fulcrum Agenda performance. <http://news.unair.ac.id/en/2020/12/29/understanding-the-cause-of-declining-maritime-fulcrum-agenda-performance/> (21.02.2021)

<sup>13</sup> Statistical Yearbook of Indonesia 2021. P. 431.

<sup>14</sup> TransJakarta, the oldest BRT system in Southeast Asia is participating to Busworld. <https://devirsaati.com/transjakarta-the-oldest-brt->

[system-in-southeast-asia-is-participating-to-busworld](https://www.thejakartapost.com/news/2020/02/05/achievement-unlocked-transjakarta-breaks-record-for-serving-one-million-customers-in-a-day.html) (01.03.2021)

<sup>15</sup> Achievement unlocked: Transjakarta breaks record for serving one million customers in a day <https://www.thejakartapost.com/news/2020/02/05/achievement-unlocked-transjakarta-breaks-record-for-serving-one-million-customers-in-a-day.html> (01.03.2021)

тому же недорогим транспортом. Однако их обвинили в том, что велорикши создают серьезные пробки на дорогах, и, следовательно, запретили их использование в большинстве районов Джакарты в 1972 г. В некоторых городах и населенных пунктах можно встретить телеги, запряженные лошадьми.

Общая протяженность городских автомобильных дорог Индонезии в 2020 г. составляла 543 тыс. км<sup>16</sup>.

Автомагистрали страны делятся на национальные (25 магистралей, в настоящее время только на Яве и Суматре) и платные. Самой дорогой является дорога Cipularang Toll road, соединяющая Джакарту с Бандунгом.

Для управления дорожной сетью в Индонезии используется Intelligent Transportation System (Интеллектуальная транспортная система, ITS), которая последовательно вводится в строй с 2012 г.<sup>17</sup>

Свыше половины индонезийских магистралей имеют твердое покрытие.

Национальные магистрали Индонезии соединяют между собой крупные города Явы. Также имеется одна магистраль на Суматре. Они выступают в качестве основного междугороднего маршрута за пределами населенных пунктов. Часто национальные магистрали проходят в обход центральной части городов: строятся объездные или кольцевые дороги.

Управляет национальными магистралями министерство общественных работ и жилищно-коммунального хозяйства. Маршрут может быть пересмотрен при проблемах с трафиком. Обычно этим занимаются региональные власти.

Строительству дорог, в том числе и скоростных платных автомагистралей, уделяется особое внимание, поскольку они являются важным звеном логистической цепочки, которая создает условия для ускорения экономического развития.

Общая протяженность платных дорог в Индонезии в 2019 г. составляла 1780 км. К 2024 г. планируется увеличить их протяженность на 3000 км<sup>18</sup>. Вряд ли эти амбициозные планы будут выполнены в полном объеме из-за экономического кризиса, связанного с пандемией.

#### **Железнодорожный транспорт и метро**

Большая часть железных дорог Индонезии расположена на Яве и используется как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Железная дорога эксплуатируется индонезийской компанией Kereta Api. Сеть междугородних железных дорог на Яве дополняется местными пригородными железными дорогами в столичном районе Джакарты и в Сурабае. В Джакарте пригородное железнодорожное сообщение (Kereta

Commuter Indonesia) перевозит почти миллион пассажиров в день.

В марте 2019 года начал функционировать Джакартский метрополитен. Введена в эксплуатацию первая очередь линии «Север — Юг» протяженностью 15,7 км, которая состоит из 13 станций (7 надземных станций и 6 станций метро). Предполагается, что эта линия будет обслуживать 212 000 пассажиров в день. Ожидаемая мощность может быть увеличена до 960 000 в день. Расстояние длиной 15,7 км можно преодолеть менее чем за 30 минут<sup>19</sup>.

В декабре 2019 года запущена первая линия легкого метро.

На Суматре имеется четыре не связанные между собой железнодорожные сети в провинциях:

- Ачех;
- Северная Суматра (соединение с Ачехом предполагается завершить в 20-х годах);
- Западная Суматра;
- Южная Суматра и Лампунг.

Железных дорог в других частях Индонезии пока нет. Новые сети разрабатываются на Калимантане и Сулавеси. В 2015 году был одобрен план правительства по строительству высокоскоростной железной дороги на Яве Джакарта—Бандунг с участием китайских инвесторов. Проект на 75% финансируется Китайским банком развития — кредит со сроком погашения 40 лет с десятилетним льготным периодом. Остальные инвестиции ожидаются со стороны совместного предприятия, созданного компанией China Railway Construction Corp (CRCC) вместе с консорциумом государственных предприятий Индонезии.<sup>20</sup> Предполагается, что магистраль войдет в китайский глобальный проект «Один пояс, один путь» и станет первой высокоскоростной железной дорогой (ВСЖД) в Индонезии и Юго-Восточной Азии. Протяженность составит около 140 км. ВСЖД Джакарта-Бандунг — это проект, играющий значимую роль в сопряжении инициативы «Один пояс, один путь» со стратегией «Индонезия как морская ось мира». Это первый случай запуска за рубежом китайской высокоскоростной железнодорожной системы, всех ее компонентов и производственных цепочек. ВСЖД Джакарта-Бандунг свяжет столицу Индонезии с четвертым по величине городом страны, наибольшая предполагаемая скорость составит 350 км/час. После завершения строительства и ввода в эксплуатацию время в пути между двумя городами сократится с нынешних трех часов до примерно 40 минут. К февралю 2020 г. было выполнено 44% строительных работ. Затем строительство

<sup>16</sup> Statistical Yearbook of Indonesia 2021. P. 428.

<sup>17</sup> RI to adopt ITS gradually starting in 2012. <https://en.antaranews.com/news/74080/ri-to-adopt-its-gradually-starting-in-2012> (10.03.2021)

<sup>18</sup> Indonesia to Build 3,000 Km Toll Roads Until 2024. <https://theinsiderstories.com/indonesia-to-build-3000-km-toll-roads-until-2024/> (01.04.2021)

<sup>19</sup> MRT Jakarta (North-South Corridor). <https://kppip.go.id/en/priority-projects/public-transportation/mrt-jakarta-north-south-corridor/> (10.04.2021)

<sup>20</sup> Jakarta to Bandung High-Speed Rail. <https://www.railway-technology.com/projects/jakarta-to-bandung-high-speed-rail/> (10.04.2021)

магистрала было приостановлено в связи с пандемией COVID-19<sup>21</sup>. В мае 2020 г. строительные работы возобновились и сейчас строительство продвигается высокими темпами<sup>22</sup>. В апреле 2021 года строители китайской компании China Railway Engineering Corporation завершили монтаж основной конструкции здания конечной станции магистрали — Тегаллуар в Бандунге<sup>23</sup>.

В отдаленных планах — продление дороги до Сурабайи, второго по величине города страны.

### Воздушный транспорт

Воздушный транспорт Индонезии служит важнейшим средством сообщения между тысячами островов на всем архипелаге и другими странами. Индонезия является самой большой архипелажной страной в мире, ее протяженность с востока на запад составляет 5120 км, а с севера на юг — 1760 км. При населении, превышающем 270 млн человек, что делает ее четвертой по численности населения страной мира, а также благодаря росту среднего класса, буму дешевых авиаперевозчиков в последнее десятилетие и общему экономическому росту, многие отечественные пассажиры перешли от наземного и морского транспорта к более быстрым и комфортабельным авиаперевозкам. Индонезия считается экспертами одним из активно развивающихся рынков авиаперевозок в регионе. В 2019 г. число индонезийских авиапассажиров составило почти 77 млн чел.<sup>24</sup> Однако в 2020 г. этот показатель снизился до 28 млн чел. Очевидно, что падение вызвано пандемией COVID-19<sup>25</sup>.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) прогнозирует, что к 2034 году Индонезия войдет в пятерку крупнейших мировых рынков авиаперевозок. По прогнозам, к 2034 году количество новых индонезийских авиапассажиров вырастет на 132 млн чел. по сравнению с 2014 г.<sup>26</sup>

Серьезной проблемой индонезийской авиации по-прежнему остаются вопросы безопасности. Несколько крупных аварий создали индонезийскому воздушному транспорту репутацию наименее безопасного в мире. Индонезийская авиация сталкивается с многочисленными проблемами: плохо обслуживаемой, устаревшей и зачастую

перегруженной инфраструктурой; человеческим фактором; неблагоприятными погодными условиями; дымкой, вызванной пожарами на плантациях; пеплом, извергаемым многочисленными вулканами.

В Индонезии насчитывается 673 аэропорта, 186 из которых имеют взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, а 487 — грунтовые взлетно-посадочные полосы<sup>27</sup>. Также в Индонезии насчитывается 76 вертолетных площадок<sup>28</sup>. Главным воздушным транспортным узлом страны служит международный аэропорт Сукарно-Хатта (Джакарта). Он же является крупнейшим аэропортом страны. В 2010—2018 гг. он был самым загруженным аэропортом Юго-Восточной Азии и превосходил по пассажиропотоку такие гиганты, как Суваннапхум (Бангкок, Таиланд) и Чанги (Сингапур). В 2019 г. аэропорт несколько утратил свои позиции, но тем не менее занимал 25-е место в мире по загруженности<sup>29</sup>. В 2020 году суммарный пассажиропоток пяти крупнейших индонезийских аэропортов — Сукарно-Хатта (Джакарта, Ява); Джуанда (Сурабая, Ява); Нгурах-Рай (Бали); Султан Хасануддин (Макassar, Сулавеси) и Куаланаму (Медан, Суматра) — составил больше 56% общего пассажиропотока страны<sup>30</sup>.

В Индонезии действуют 22 регулярные авиакомпании, которые перевозят свыше 30 пассажиров за рейс, и 32, которые перевозят 30 или менее пассажиров за рейс, а также чартерные авиакомпании.

По состоянию на 2015 г. доля авиакомпании Lion Air на внутреннем рынке авиаперевозок составляла 41,6%. Garuda Indonesia занимала второе место с долей в 23,5%. Sriwijaya Air была на третьем месте с долей рынка 10,4%. За ней следуют лоукостер Citilink (дочерняя компания Garuda) 8,9% и ближнемагистральная компания Wings Air, «дочка» Lion Air — 4,7%. Доля индонезийского филиала малазийской бюджетной авиакомпании AirAsia составляла 4,4%.

В целом, львиная доля индонезийского рынка внутренних авиаперевозок контролируется в настоящее время двумя группами: Lion Air (43%) и Garuda Indonesia (37%)<sup>31</sup>.

<sup>21</sup> Jakarta-Bandung high-speed railway project delayed amid pandemic. <https://www.thejakartapost.com/news/2020/04/15/jakarta-bandung-high-speed-railway-project-delayed-amid-pandemic.html> (10.04.2021)

<sup>22</sup> Jakarta-Bandung high-speed railway makes steady progress amid COVID-19 pandemic. <https://www.globaltimes.cn/content/1196431.shtml> (10.04.2021)

<sup>23</sup> Завершен монтаж крыши основной конструкции здания первой станции ВСЖД Джакарта-Бандунг. <http://russian.peopledaily.com.cn/n3/2021/0501/c31520-9845974.html> (12.04.2021)

<sup>24</sup> Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. P. 182

<sup>25</sup> Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. P. 182

<sup>26</sup> Passenger forecast estimates 7 billion by 2034. <https://airlines.iata.org/agenda/passenger-forecast-estimates-7-billion-by-2034> (14.04.2021)

<sup>27</sup> CIA World Factbook. Indonesia. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/> (10.04.2021)

<sup>28</sup> I CIA World Factbook. Indonesia. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/> (10.04.2021)

<sup>29</sup> List of airports in Indonesia. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airports\\_in\\_Indonesia](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Indonesia) (дата обращения: 10.04.2021)

<sup>30</sup> Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. pp. 178,182.

<sup>31</sup> List of airlines of Indonesia. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airlines\\_of\\_Indonesia](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_of_Indonesia) (10.04.2021)

В Индонезии бывают определенные периоды времени — Пуланг Кампунг (в переводе с индонезийского «возвращение домой»), когда происходит массовая миграция жителей больших городов в родные населенные пункты во время или перед большими праздниками, особенно в Идул Фитри — окончание священного месяца Рамадан (май). Главные проблемы возникают в крупнейшей городской агломерации — Большой Джакарте. Миллионы людей выезжают из города различными видами транспорта, перегружая железнодорожные станции, аэропорты, автомагистрали и дороги. Особому давлению подвергается платная трансъяванская магистраль и шоссе, идущее вдоль северного побережья Явы. По некоторым оценкам, только на грунтовые дороги в этот период выезжает порядка 33 млн чел. Спрос на билеты на поезда и самолеты повышается за месяц-два до Идул Фитри, что приводит к резкому росту цен на наиболее востребованные дни. Авиакомпании вводят дополнительные рейсы или используют более крупные самолеты, чтобы справиться со спросом. Индонезийский железнодорожный оператор Kereta Api Indonesia обычно предлагает дополнительные поездки или вводит поезда с большим количеством вагонов. Частные операторы междугородних автобусов обычно в этот период взвинчивают цены на билеты. Миллионы автобусов, автомобилей и мотоциклов забивают дороги и автомагистрали, создавая многокилометровые пробки.

#### Пандемия COVID-19

Индонезия, как и другие страны мира, в 2020-2021 гг. подверглась жесточайшему воздействию пандемии COVID-19. На конец сентября 2021 г. в Индонезии зафиксировано свыше 4,2 млн. заболевших. Свыше 140 тыс. человек умерли. По распространению коронавирусной инфекции к середине октября 2021 г. Индонезия находилась на 14-м месте в мире<sup>32</sup>.

Пандемия внесла свои коррективы практически во все аспекты экономической и социальной жизни страны. Объем ВВП в 2020 г. уменьшился на 2,1% по сравнению с 2019 г., при том, что в 2011-2019 гг. среднегодовые темпы роста ВВП превышали 5%<sup>33</sup>.

Экономические проблемы не могли не отразиться на транспортном секторе. Так, пассажиропоток на внутренних авиарейсах в 2020 г. упал в 2,6 раза, а международный поток авиапассажиров сократился более чем в 5 раз по сравнению с 2019 г.<sup>34</sup> Межконтинентальный грузооборот четырех крупнейших морских портов (Танджунг Приок, Танджунг Перак, Белаван и Макасар) в 2020 году снизился на 15% по сравнению с 2019 г.<sup>35</sup>. Пассажиропоток на железных дорогах страны упал

в тот же период в 2,5 раза, а грузооборот сократился на 16%<sup>36</sup>.

В условиях пандемии сложно пока прогнозировать дальнейшее развитие экономической ситуации в Индонезии. Однако уже ясно, что часть амбициозных планов индонезийского руководства в транспортной сфере будет пересмотрена, а некоторые наиболее дорогие проекты и вовсе могут быть заморожены. Весьма вероятен затяжной социально-экономический кризис. Поэтому от того, насколько быстро страна восстановится после пандемии COVID-19 и насколько эффективно власть справится с ее последствиями во многом зависит дальнейшее развитие экономики страны и транспорта, в частности.

#### Литература / References

1. Indikator Ekonomi Desember 2020/ Economic Indicators December 2020. Buletin Statistik Bulanan / Monthly Statistical Bulletin. Jakarta, 2021.

2. Statistik Indonesia 2021 / Statistical Yearbook of Indonesia 2021. Jakarta, 2021.

3. Акимов А.В. Морской транспорт Азии: краткий статистический очерк. «Восточная аналитика». Вып. 3 2020 г. М., ФГБУН ИВРАН

4. Ефимова Л.М. Индонезийская «Морская ось мира» и китайский «Морской шелковый путь 21 века». Вестник МГИМО-Университета, издательство МГИМО (У) МИД России. М., 2015. том 6, № 45

#### Электронные ресурсы / Electronic sources

1. Achievement unlocked: Transjakarta breaks record for serving one million customers in a day <https://www.thejakartapost.com/news/2020/02/05/achievement-unlocked-transjakarta-breaks-record-for-serving-one-million-customers-in-a-day.html>

2. CIA World Factbook. Indonesia. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>

3. Coronavirus. Indonesia. <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/indonesia/>.

4. Indonesia to Build 3,000 Km Toll Roads Until 2024. <https://theinsiderstories.com/indonesia-to-build-3000-km-toll-roads-until-2024/>

5. Jakarta to Bandung High-Speed Rail. <https://www.railway-technology.com/projects/jakarta-to-bandung-high-speed-rail/>

6. Jakarta-Bandung high-speed railway project delayed amid pandemic. <https://www.thejakartapost.com/news/2020/04/15/jakarta-bandung-high-speed-railway-project-delayed-amid-pandemic.html>

<sup>32</sup> Coronavirus. Indonesia. <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/indonesia/>. (20.10.2021)

<sup>33</sup> Statistical Yearbook of Indonesia 2021. Pp. 1–2.

<sup>34</sup> Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. Pp. 182–183. Показатели прибытия.

<sup>35</sup> Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. p. 176.

<sup>36</sup> Рассчитано по: Economic Indicators. Monthly Statistical Bulletin. December 2020. p. 184.

7. Length of roads in Indonesia in 2019. <https://www.statista.com/statistics/978198/indonesia-length-of-streets-by-type/>
8. List of airlines of Indonesia. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airlines\\_of\\_Indonesia](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_of_Indonesia)
9. List of airports in Indonesia. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airports\\_in\\_Indonesia](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Indonesia)
10. MRT Jakarta (North-South Corridor). <https://kppip.go.id/en/priority-projects/public-transportation/mrt-jakarta-north-south-corridor/w>
11. Passenger forecast estimates 7 billion by 2034. <https://airlines.iata.org/agenda/passenger-forecast-estimates-7-billion-by-2034>
12. Rank Order — Waterways. The World Factbook. Central Intelligence Agency. Retrieved 2 April 2018. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2093rank.html>
13. RI to adopt ITS gradually starting in 2012. <https://en.antaranews.com/news/74080/ri-to-adopt-its-gradually-starting-in-2012>
14. The World Factbook. CIA. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html>
15. TransJakarta, the oldest BRT system in Southeast Asia is participating to Busworld. <https://devirsaati.com/transjakarta-the-oldest-brt-system-in-southeast-asia-is-participating-to-busworld>
16. World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=ID>
17. <http://www.finmarket.ru/news/5288910>

# ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 34.09

ББК 67.4

12.00.08 — уголовное право и криминология;  
уголовно-исполнительное право,

## К ВОПРОСУ О ЧАСТИЧНОЙ ОТМЕНЕ МОРАТОРИЯ НА СМЕРТНУЮ КАЗНЬ

*Голикова Наталья Леонидовна,  
преподаватель кафедры специальных дисциплин  
Волгодонского филиала Ростовского юридического института МВД России;  
(тел.: 89289548484)*

## ON THE QUESTION OF THE PARTIAL LIFTING OF THE MORATORIUM ON THE DEATH PENALTY

*Golikova Natalia Leonidovna,  
Lecturer of the Department of Special Disciplines of  
the Volgodonsk branch of the Rostov Law Institute of  
the Ministry of Internal Affairs of Russia;  
(tel.: 89289548484)*

### АННОТАЦИЯ

В настоящем исследовании проведен анализ назревшей на взгляд автора проблемы — отмене моратория на смертную казнь, вопрос отказа от моратория на смертную казнь или же вовсе уход от казни как меры наказания.

### ANNOTATION

In this study, an analysis of the urgent problem in the author's opinion is carried out — the abolition of the moratorium on the death penalty, the issue of abandoning the moratorium on the death penalty or avoiding execution as a punishment measure altogether.

**Ключевые слова:** смертная казнь, приговор, мораторий, наказание.

**Keywords:** death penalty, sentence, moratorium, punishment.

В настоящей статье предлагается рассмотреть давно назревшую по мнению автора проблему отмены моратория на смертную казнь в Российской Федерации. Истоки любого преступления коренятся в духовной сфере. Субъективная сторона любого преступления характеризуется внутренним психическим отношением преступника к совершаемому преступлению. Взгляните на всё содержание детской и подростковой массовой культуры! Массовая культура переполнена культом насилия. Если всем этим пичкают тебя с детства — сначала через комиксы, потом через мультфильмы и кино, — происходит как минимум расстройство психики, а как максимум — полное разрушение и изменение личности.

Массовая культура закладывает в нас следующие смыслы жизни: постоянно повышать уровень благосостояния, постоянно искать развлечения. Отсутствует морально-нравственное целеполагание.

Принятие закона о повышении до 21 года возраста для покупки гражданского оружия — правильный шаг. Вторым шагом должна стать выдача медицинских справок для покупки оружия только в государственных учреждениях.

Огромное количество людей в России сейчас требуют отмены моратория на смертную казнь, хотя это, как известно, напрямую связано с нашим

членством в Совете Европы. Вступая в этот Совет, мы взяли на себя обязательство моратория. Разумеется, к смертной казни нужно относиться очень осторожно. Известен феномен Андрея Чикатило, вместо которого расстреляли двоих совершенно не причастных к его делу, прежде чем нашли настоящего маньяка.

Смертная казнь — опасное оружие, и с ним надо обращаться очень внимательно. Но в отдельных особо зверских (исключительных) случаях можно отменять взятый на себя мораторий. К примеру, вводится же разово режим контртеррористической операции — с такого-то по такое-то число на определенном участке? Обнаружили бандитов в доме, и на прилегающей территории вводится режим КТО. Автор считает, что в конкретных случаях, не вызывающих сомнения в личности преступника и степени его опасности для общества, можно выбрать такой правовой режим и в отношении смертной казни. Разово отменять мораторий. Это можно было бы прописать в законе.

Возможно единичная отмена моратория на смертную казнь не остановит большинство преступников, но некоторая часть все таки задумается прежде чем совершить преступление, за которое к нему может быть применена такая мера наказания как смертная казнь! А когда таких

наглядных примеров будет несколько, то задумается уже большинство. Разумеется, полностью проблемы это не решит, но все же может повлиять на статистику. К примеру «Московский» и «казанский» стрелки ведь не покончили жизнь самоубийством? Значит, бояться и хотят жить!

По мнению автора, что можно было бы очень ответственно и тщательно обсудить отмену моратория – не в целом, а по каким-то отдельным случаям. Это во-первых. Во-вторых, надо ужесточить ответственность за любые преступления, направленные против детей и стариков — условно говоря, после 70 лет. Потому что преступления против детей и стариков всегда отдают каким-то особым цинизмом.

Конечно, закон с чувством правды никогда не совпадет — это невозможно. Но пытаться сближать закон и правду — наша задача.

Многие считают, что смертная казнь в России отменена, но это не так. В Уголовном кодексе эта мера социальной защиты до сих пор существует.

Сейчас смертная казнь сохранилась только в пяти статьях УК: ч. 2 ст. 105 «Убийство с отягчающими обстоятельствами», ст. 277 «Посягательство на жизнь государственного или общественного деятеля», ст. 295 «Посягательство на жизнь лица, осуществляющего правосудие или предварительное расследование», ст. 317 «Посягательство на жизнь сотрудника правоохранительного органа», ст. 357 «Геноцид». Но в силу некоторых юридических тонкостей суды не могут вынести смертный приговор. Между тем есть такие преступления и такие преступники, по отношению к которым смертная казнь должна применяться.

В России давно назрела проблема частичной отмены моратория на смертную казнь, хотя бы для самых страшных преступников: террористов, их помощников, а также циничных и хладнокровных убийц наших детей.

Два года назад в Саратове пропала девятилетняя девочка. На вторые сутки поисков волонтеры нашли тело ребенка. Оказалось, ее убил 35-летний местный житель, имевший шесть судимостей! За кражи, изнасилование, разбой и насильственные действия сексуального характера. Преступник «отмотал» свой срок, но не перевоспитался, не смог вернуться в общество и совершил самое страшное: жестоко убил ребенка.

Если бы такая история была одна, то и повода поговорить о смертной казни бы не возникло. Но таких преступников и преступлений много. Они убивают наших детей, а мы должны их после пожизненно содержать? Справедливо ли это?

Такая же мера наказания должна применяться и к «авторам» массовых расстрелов в школах. Это не просто убийство, такие преступления можно отнести к актам терроризма — преступлениям не против личности, а против будущего России. Если подросток, решивший расправиться с одноклассниками, будет точно знать, что вместо длительного, пусть даже пожизненного, срока он

станет следующим в списке жертв, он задумается о ценности человеческой жизни.

Вопрос частичного снятия моратория на смертную казнь должен решаться не в стенах Госдумы или Совета Федерации. Эту важную социальную проблему необходимо обсудить со всей страной. Нужно провести общероссийский референдум, чтобы каждый гражданин нашей страны смог лично выразить свое мнение насчет смертной казни: как мы должны поступать с террористами, пособниками террористов и убийцами детей.

Конечно, важно продумать и механизм, защищающий судебную систему от возможных ошибок. Сейчас, по мнению автора, в России есть для этого все возможности. Например: рассматривать дела о смертной казни должен только суд присяжных. Это — залог максимально объективного решения. Если присяжные приговорили подсудимого к смертной казни, должен быть период (например, год), когда приговор не может быть приведен в исполнение. За это время дело будет вновь рассмотрено в Верховном суде, также с участием присяжных. Если вердикт и Верховного суда будет обвинительным, тогда преступник должен быть казнен.

Критерии справедливого наказания должно — на каждом этапе — определять общество. Тогда это будет действительно справедливо.

В связи с вышеизложенным, автор статьи полагает целесообразным изучение описанной проблемы и принятия решения на законодательном уровне о частичной отмене моратория на смертную казнь в нашем государстве. Можно даже провести так называемый пробный период равного применения смертной казни, например рассчитанный на десятилетие. В рамках такого эксперимента сразу станет очевидной необходимость частичной отмены моратория, либо же его неэффективность.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Абдурзакова М. А., Исмаилова Л. М. Нужна ли смертная казнь в России? // Новая наука: финансово-экономические основы. – 2017. – № 1. – С. 5–8.
2. Скатын М. А., Смирнов Н. В. Смертная казнь в России как мера наказания // Бюллетень медицинских интернет-конференций. – 2017. – Т. 6. – № 1. – С. 186.
3. Дикарева О. А. К вопросу о моратории на смертную казнь // Современное состояние и перспективы развития российского и международного законодательства: сборник статей международной научно-практической конференции. – 2017. – С. 64–66.
4. Исмаилова Л. М. Правовое воспитание обучающихся как средство профилактики правонарушений в молодежной среде // Международный научно-исследовательский журнал. – 2016. – № 10. – С. 3.

5. Всеобщая декларация прав человека» (принята Генеральной Ассамблеей ООН 10.12.1948) // Российская газета. – 1998. – 10 дек.

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ («ТОВАРНАЯ») КОНТРАБАНДА:  
ПОЛИТИЧЕСКИЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ  
УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ**

*Жарких Екатерина Александровна*  
кандидат юридических наук  
Кубанский государственный университет  
г. Краснодар

**ECONOMIC ("COMMODITY") SMUGGLING: POLITICAL AND CRIMINOLOGICAL  
PREREQUISITES FOR FORMING CRIMINAL COUNTERACTION**

*Zharkikh Ekaterina Alexandrovna*  
PhD in Law  
Kuban State University  
Krasnodar city

**АННОТАЦИЯ**

В статье рассматриваются проблемы противодействия таможенным преступлениям, обострившиеся и получившие новое развитие в условиях интеграции экономики России с мировой экономикой. Автор определяет стратегически важные направления борьбы с «экономической» контрабандой, в том числе контрабандой наличных денежных средств и (или) денежных инструментов, а также алкогольной продукции и (или) табачных изделий. Проанализирована нормативная база осуществления указанной деятельности, выявлены ее отдельные несовершенства. Говоря о профилактике указанных правонарушений, авторы отмечают, что соответствующие профилактические мероприятия должны проводиться и на низовом уровне – уровне конкретных предприятий и организаций, осуществляющих внешнеэкономические и смежные с ними операции, и указывают на некоторые упущения при их реализации на примере конкретного хозяйственного общества.

**ABSTRACT**

The article examines the problems of counteracting customs crimes, which have become aggravated and received new development in the context of the integration of the Russian economy with the world economy. The author defines strategically important directions of combating "economic" smuggling, including smuggling of cash and (or) monetary instruments, as well as alcoholic beverages and (or) tobacco products. The regulatory framework for the implementation of this activity is analyzed, its individual imperfections are revealed. Speaking about the prevention of these offenses, the authors note that the corresponding preventive measures should be carried out at the grassroots level - the level of specific enterprises and organizations carrying out foreign economic and related operations, and point to some omissions in their implementation on the example of a specific economic society.

**Ключевые слова:** контрабанда; экономическая контрабанда; предупреждение контрабанды; таможенные преступления; уголовно-правовая политика.

**Keywords:** smuggling; economic smuggling; prevention of contraband; customs crimes; criminal law policy.

Законодательный подход к регламентации ответственности за контрабандные преступления, получивший реализацию в Федеральном законе от 07.12. 2011 № 420-ФЗ, без преувеличения можно назвать «эпохальным». Это обусловлено тем, что контрабанда, как особое уголовно-наказуемое деяние, имеет многовековую историю. Поэтому уже в 13-м веке в Российском государстве появляется прообраз таможенной службы, одной из основных задач которой была борьба с контрабандой, т. е. бесконтрольным оборотом товаров, и предотвращение ввоза на территорию государства и вывоза товаров и изделий, исключенных из свободного гражданского оборота. Контрабанда и уклонение от уплаты таможенных платежей, являясь традиционными для российского уголовного права деяниями, в последние годы получили весьма значительное

распространение, модернизировались, проявились новые черты криминологической характеристики.

В настоящее время для криминальной ситуации в сфере таможенных отношений, внешней торговли характерны серьезные негативные тенденции:

- получил широкое распространение вид преступления, связанного с выводом капитала за границу. Для предупреждения отмеченных преступлений в структуре Центрального банка создана специальная служба. На нее возложена обязанность по осуществлению контроля за незаконными денежными переводами из России в зарубежные страны [1]. Однако эффективность предпринимаемых этими службами мер по противодействию незаконным переводам денежных средств за пределы Российской Федерации слишком низка, о чем свидетельствует

тот факт, что, например, в 2014 г. отток капитала оценивался в 115 млрд. дол.;

- введение странами Европейского Союза экономических санкций против России и последовавшие ответные меры, несомненно, значительно увеличили контрабандный, несанкционированный ввоз товаров на территорию Российской Федерации. Это обстоятельство обусловило необходимость принятия упреждающих мер, усиление пограничного и таможенного контроля;

- введение странами Европейского Союза экономических санкций против России и последовавшие ответные меры, несомненно, значительно увеличили контрабандный, несанкционированный ввоз товаров на территорию Российской Федерации. Поэтому пришлось принимать упреждающие меры, усиливать пограничный и таможенный контроль;

- зарегистрировано значительное увеличение ввоза алкогольной и табачной продукции физическими лицами нелегальным путем. Основной поток этой продукции идет из Казахстана, причем контрольные закупки показали, что две трети продукции не соответствуют требованиям по качеству, установленным на территории России;

- получил широкое распространение преступление, связанное с выводом капитала за границу, например, в 2014 году отток капитала оценивался в 115 миллиардов долларов;

- значительно увеличился нелегальный ввоз на территорию Российской Федерации алкогольной и табачной продукции физическими лицами.

Отмеченная сложная криминальная ситуация инициировала принятие Федерального закона от 23 июня 2016 г. № 192-ФЗ, которым утверждены основы системы профилактики правонарушений в России [4]. Законодатель определяет профилактику правонарушений в этом нормативном правовом акте как «комплекс социальных, экономических, правовых, организационно-управленческих и ряд других мер, направленных на выявление причин и условий и обстоятельств, способствующих совершению правонарушений, а также оказание воспитательного воздействия на лиц в целях недопущения совершения правонарушений или антиобщественного поведения».

Сложившаяся ситуация в определенной степени связана также с созданием Таможенного союза и установлением правового соглашения между её членами (Россией, Белоруссией и Казахстаном). Для регламентации возникающих правоотношений Государственная Дума принимает фундаментальный Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27 ноября 2010 года №306 – ФЗ. Однако концепция, заложенная в этом нормативно-правовом акте, вызывает определенные возражения. Во-первых, имеет место несогласованность между пределами предполагаемого правового регулирования деятельности государства и установленными в

пreamбуле закона его целями. Согласно формулировке названия закона, речь в нем должна идти о таможенной деятельности государства в международном масштабе, т. е. со всеми странами окружающего мира. Но цели, определенные в ст. 1 этого закона, сфокусированы на деятельность в рамках Таможенного союза.

Во-вторых, создание такого союза и принятие правового соглашения между его членами, предполагает, видимо, и согласованность санкций за допускаемые правонарушения.

Однако отмеченные моменты не снижают значимость закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27 ноября 2010 года №306 – ФЗ и вновь принимаемые законы, посвященные внешне - экономическим и торговым связям России с другими странами, в том числе устанавливающие ответственность за контрабанду, были скорректированы с его нормами. В условиях сложной оперативной обстановки в мире российский законодатель осуществляет очередную трансформацию законодательного подхода к регламентации уголовной и административной ответственности за контрабанду во всех ее проявлениях. Это нашло закрепление, прежде всего, в Федеральном законе от 07.12. 2011 № 420-ФЗ, которым из системы Особенной части УК РФ была исключена ст. 188 УК РФ, внесены принципиальные изменения в ст. 194 УК РФ. Однако актуальность и серьезность правотворчества в этой сфере обусловили принятие Указа Президента РФ от 7 мая 2012 года «Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления», который гласит: «установить требования к проведению процедуры оценки регулирующего воздействия в отношении проектов нормативных правовых актов в области таможенного и налогового законодательства» [2].

Анализ правоприменительной практики показывает, что исключение ст. 188 УК РФ из содержания Особенной части УК РФ и включение вместо нее ст. 200.1 «Контрабанда наличных денежных средств и (или) денежных инструментов» [5] и ст. 200.2 «Контрабанда алкогольной продукции и (или) табачных изделий» [3] вряд ли обосновано. Необходимо отметить, что их содержание уже повлекло критические оценки, отмечено несовершенство дифференциации уголовной ответственности за эти преступления установленной пенализации.

Аналогичная оценка рассматриваемого законодательного решения получена и в результате специального опроса 17 сотрудников ООО «Таможенный Консалтинг» (г. Краснодар). Считаю необходимым отметить достаточно успешную организацию деятельности, реализуемой в отношении как работников, так и клиентов, обращающихся за оказанием услуг, связанных с таможенным оформлением. Вместе с тем, значительный эмпирический материал, полученный этой службой, свидетельствует о некоторых проблемах применения норм

таможенного и уголовного законодательства, о сложностях квалификации анализируемых правонарушений. В итоге нами сформулированы конкретные рекомендации по заявленной проблематике.

Актуальность правотворчества в сфере противодействия контрабанде и уклонению от уплаты таможенных платежей подчеркнута в Указе Президента РФ от 7 мая 2012 года «Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления». Указ гласит: «установить требования к проведению процедуры оценки регулирующего воздействия в отношении проектов нормативных правовых актов в области таможенного и налогового законодательства» [2].

Рассматриваемая сфера противодействия контрабанде предполагает два направления: административно-правовое и уголовно-правовое. Анализ статистических показателей административных нарушений таможенного законодательства после проведенного его реформирования показывает, что их количество не уменьшается, а по некоторым позициям их число растет. Так, ежедневно таможенные органы возбуждают до 200 дел об административных правонарушениях в отношении предпринимателей и граждан.

Административное законодательство включает основные статьи в главе 16 «Административные правонарушения в области таможенного дела (нарушение таможенных правил)», сформулированных уже с учетом сложившихся отношений в рамках Евразийского экономического союза. Особо следует выделить ст. 16.2. «Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров», в которой изложены основания и условия наступления ответственности за нарушение правил перемещения товаров через таможенную границу. Так, ч. 1 ст. 16.2 КоАП РФ устанавливает ответственность за недекларирование по установленной форме товаров, подлежащих таможенному декларированию, за исключением случаев незаконно перемещаемых наличных денежных средств и (или) денежных инструментов (ст. 16.4 КоАП РФ). Нарушение этих правил влечет административное наказание для граждан и юридических лиц в виде штрафа в размере от одной второй до двукратного размера стоимости недекларированного товара. При этом может быть применена конфискация этого товара. Предусмотрен и второй вид наказания – конфискация предметов административного правонарушения. Более строгое наказание предусмотрено для должностных лиц – от десяти до двадцати тысяч рублей.

В ч. 2 ст. 16.2 КоАП РФ установлена ответственность за предоставление недостоверных сведений декларантом или таможенным представителем о классификационном коде товара по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза. В рассматриваемом случае

декларант представляет неполное описание товаров, недостоверные сведения об их количестве и свойствах, о стране происхождения (что чаще всего встречается на практике), об их таможенной стоимости и иную информацию о товаре, которая может послужить основанием освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов или для занижения их размера. Эти действия влекут административное наказание для граждан и юридических лиц в виде штрафа в размере от одной второй до двукратной суммы подлежащих уплате таможенных пошлин, налогов с конфискацией предметов административного правонарушения либо без таковой. Санкция этой нормы также предусматривает и второй вид наказания – конфискацию предметов административного правонарушения. Более строгое наказание предусмотрено для должностных лиц – от десяти до двадцати тысяч рублей.

Часть 3 ст. 16.2 КоАП РФ регламентирует ответственность за заявление декларантом или таможенным представителем недостоверных сведений о товарах либо предоставление недействительных документов. В результате такие сведения или документы послужили или могли послужить основанием для несоблюдения запретов и ограничений, установленных международными договорами государств – членов Евразийского экономического союза, решениями Евразийской экономической комиссии, нормативными правовыми актами Российской Федерации. Санкция этой нормы предусматривает административное наказание для граждан в виде штрафа в размере от одной тысячи пятьсот до двух тысяч пятьсот рублей с конфискацией предметов административного правонарушения либо без таковой. Для должностных лиц штраф увеличен – от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей; для юридических лиц – от пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей с конфискацией предметов административного правонарушения либо без таковой. Предусмотрен также и второй вид наказания – конфискация предметов административного правонарушения.

Уголовно-правовому противодействию экономической контрабанде законодатель посвятил ст. 200.1 «Контрабанда наличных денежных средств и (или) денежных инструментов» [5] и ст. 200.2 «Контрабанда алкогольной продукции и (или) табачных изделий» [3]. Анализ указанных составов контрабанды следует рассматривать с позиции возрождения в УК РФ понятия «экономической» контрабанды, что подчеркивает экономическую обусловленность этих двух новелл уголовного правотворчества. Подобное решение Государственной Думы Российской Федерацией было предопределено неоднозначной ситуацией, складывающейся во внешнеэкономических отношениях страны с зарубежными странами. Вначале она была связана со вступлением России в ВТО, усилением демпинговой интервенции, затем введением Европейским союзом санкций против России.

Предмет контрабанды наличных денежных средств и (или) денежных инструментов (ст. 200.1 УК РФ) включает наличные деньги и документарные ценные бумаги, иное имущество, в том числе безналичные денежные средства, бездокументарные ценные бумаги, а также ценные бумаги в документарной форме, удостоверяющие обязательства эмитента (должника) по выплате денежных средств, в которых не указано лицо, которому осуществляется такая выплата (примечание 5 к ст. 200.1 УК РФ) [5]. При этом законодательно закреплено, что уголовная ответственность наступает при перемещении денежных средств в крупном размере, т. е. сумма незаконно перемещаемых денежных средств превышает 30 тысяч долларов США.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 года № 530-ФЗ в систему Особенной части Уголовного кодекса РФ был введен еще один состав контрабандного преступления в сфере экономической деятельности. Законодатель включил ст. 200.2 УК РФ, регламентирующую ответственность за контрабанду алкогольной продукции и (или) табачных изделий [3]. Общественная опасность рассматриваемого преступления заключается не только в причиняемом государству экономическом ущербе. Алкоголь и табачные изделия ограничены в свободном обороте, большой процент имеет контрафактное производство, поэтому их контрабанда представляет особую опасность. В странах Европейского союза таможенный и пограничный контроль строгий и наказывают там за подобные нарушения достаточно жестко. Соответственно, поток сигарет направляется в Россию, так как границы открыты, а в случае установления нарушения налагают символические штрафы.

Понятие предмета контрабанды алкогольной продукции и (или) табачных изделий (ст. 200.2 УК РФ) не определено законодателем в отмеченном Федеральном законе от 31 декабря 2014 года №530-ФЗ. Однако диспозиция ч. 1 ст. 200.2 УК РФ содержит указание на то, что объем незаконно перемещаемой через таможенную границу Таможенного союза продукции должен быть в крупном размере. В примечании №1 к данной статье определен крупный размер контрабанды, который будет иметь место, когда стоимость алкогольной продукции и (или) табачных изделий превышает 250000 (двести пятьдесят тысяч) рублей. Законодатель в примечании №1 устанавливает формулу расчета крупного размера.

При конструировании квалифицированных составов контрабанды алкогольной продукции и (или) табачных изделий (ст. 200.2 УК РФ) в целях дифференциации уголовной ответственности за их совершение законодатель исходил из посылки, что речь идет о достаточно тяжких преступлениях. Это предопределило и подход законодателя к дифференциации уголовной ответственности и, соответственно, к конструированию квалифицированных составов этого вида

контрабанды. Часть 2 ст. 200.2 УК РФ содержит два квалифицирующих признака: а) совершение контрабанды группой лиц по предварительному сговору; б) должностным лицом с использованием своего служебного положения. Санкция нормы, сформулированной в ч. 2 ст. 200.2 УК РФ, предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок от 3 до 7 лет. Санкция нормы, сформулированной в ч. 3 ст. 200.2 УК РФ, предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок от 7 до 12 лет (речь идет уже об особо опасном преступлении).

Необходимо подчеркнуть, что установление уголовной ответственности за контрабанду спиртных напитков в ст. 200.2 УК РФ может породить трудности при разграничении с составом, сформулированным в ст. 226.1 УК. В этой статье одним из предметов состава преступления выступает спирт этиловый неденатурированный с концентрацией спирта 80% или более; этиловый спирт и прочие спиртовые настойки денатурированные. Следовательно, создана конкуренция двух уголовно-правовых норм, для разрешения которой требуется компетентное заключение специалистов.

В настоящее время основные направления деятельности в сфере обеспечения безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз во всех сферах жизнедеятельности закреплены в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ 31.12. 2015 г. № 683, и в Концепции внешней политики Российской Федерации. Усилия Федеральной таможенной и пограничной службы, МВД РФ направлены на реализацию положений, закрепленных отмеченными нормативными актами. Целесообразно принять окончательное решение об установлении уголовной ответственности юридических лиц, а также об обязательном применении уголовно-правовой меры – конфискации имущества, но желательно в виде дополнительного наказания.

#### Список литературы

1. Зубков И. Союзников перепроверят // Российская газета. 2014. 28 февраля.
2. Указ Президента РФ от 7 мая 2012 года №601 «Об основных направлениях совершенствования системы государственного управления» // СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_129336/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_129336/).
3. Федеральный закон от 31.12.2014 № 530-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части усиления мер противодействия обороту контрафактной продукции и контрабанде алкогольной продукции и табачных изделий» // СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_173188/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_173188/).

4. Федеральный закон от 23 июня 2016 г. № 192-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_199976/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_199976/).

5. Федеральный закон от 28.06.2013 № 134-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О внесении изменений в

отдельные законодательные акты Российской Федерации в части противодействия незаконным финансовым операциям» (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.01.2018) // СПС «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_148268/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_148268/).

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ НОРМ ТРУДОВОГО И СЕМЕЙНОГО ПРАВА В ВОПРОСАХ ВОСПИТАНИЯ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНЕГО

DOI: 10.31618/nas.2413-5291.2021.2.73.499

*Закирова Светлана Андреевна*

*кандидат юр. наук,*

*старший преподаватель кафедры гражданского права,*

*Ростовский филиал ФГБОУВО «РГУП»*

*г. Ростов-на-Дону, Россия*

## THE INTERACTION OF THE NORMS OF LABOR AND FAMILY LAW IN THE EDUCATION OF A MINOR

*Zakirova Svetlana A.*

*candidate of jurisprudence, Teacher of civil law,*

*RGUP FGBOUVO Rostov branch*

*Rostov-on-Don, Russia*

### АННОТАЦИЯ

Статья посвящена анализу проблем вопросов родительства и детства в семейном и трудовом праве. Автор рассматривает необходимость общественного и правового содействия занятости молодежи как одной из главных задач государства. Также рассматриваются проблемы воспитания детей и обеспечения их безопасной жизни. Аргументируется вывод о том, что ответственность родителей заключается не только в обязанности создавать необходимые домашние условия, но и защищать интересы несовершеннолетнего, его законные права. Предлагается ввести и рассмотреть на правовом уровне понятие "социальная ответственность".

### ABSTRACT

The article is devoted to the analysis of the problems of parenthood and childhood in family and labor law. The author considers the need for public and legal assistance to youth employment as one of the main tasks of the state. The problems of raising children and ensuring their safe life are also considered. The conclusion is argued that the responsibility of parents lies not only in the obligation to create the necessary home conditions, but also to protect the interests of the minor, his legal rights. It is proposed to introduce and consider at the legal level the concept of "social responsibility".

**Ключевые слова:** родительство, воспитание несовершеннолетнего, правовое государство, занятость, трудоустройство.

**Keywords:** parenthood, upbringing of a minor, the rule of law, employment, employment.

Международные нормы, а также российское семейное законодательство признают и закрепляют право ребенка на семейное воспитание. Однако в широком смысле этого слова на благополучное существование современной семьи влияет множество факторов. Социально-экономические трудности, военные конфликты, социальная и политическая нестабильность, с которыми сталкиваются многие современные государства, оказывают непосредственное влияние на положение членов семьи, а также на состояние семьи в целом. В то же время сегодня в международных признанных относительно благополучных и стабильных странах существует проблема постепенной деградации семейного образа жизни. Эта тенденция находит свое выражение в снижении престижа института семьи, необходимости иметь детей, увеличении числа

бракоразводных процессов, а также в том, что многие члены общества сознательно выбирают одиночество как наиболее необременительный и удобный образ жизни.

Происходящие глобальные изменения с разных сторон оказывают влияние на нынешнее положение семьи, а именно: они способствуют ослаблению межличностных семейных отношений, снижают воспитательный потенциал семьи, становятся причиной нарушений прав и дезадаптации несовершеннолетних детей. Проблемы воспитания ребенка в семье могут быть вызваны не только наднациональными причинами (миграция населения, военные конфликты, столкновение внешнеполитических интересов государств и т.д.) или кризисными явлениями в социально-экономической сфере конкретного государства, но и проблемами в самих семейных

отношениях. Например, недостаточная моральная ответственность супругов за семью и детей, асоциальное поведение родителей, внутрисемейное насилие, отсутствие средств к существованию или социально-экономическая несостоятельность родителей и т.д.

В последнее время остро стоит задача воспитания подрастающего поколения. Часто родители формально участвуют в воспитании своих детей. Ребенок предоставлен самому себе. Бесцельное течение времени влечет за собой такие негативные явления, как подростковая преступность, наркомания, алкоголизм, злоупотребление психоактивными веществами. Временное трудоустройство несовершеннолетних является важной профилактической и воспитательной мерой по противодействию детской беспризорности и криминализации среды взросления, способом адаптации к трудовым отношениям и возможностью удовлетворения материальных и духовных потребностей молодежи[5].

Недостаточный материальный уровень большинства населения изменил жизненную позицию молодежи. Многие из них хотят зарабатывать деньги. Поэтому необходимо создавать временные рабочие места для молодежи на период отпусков, так как это не только организация трудоустройства молодежи на общественно полезную работу, но и привитие навыков трудовых отношений, способ самореализации молодежи.

Возможность зарабатывать деньги собственным трудом - хороший моральный стимул для подрастающего поколения. В условиях сложной экономической ситуации и резкого падения уровня жизни населения организация занятости молодежи является одной из форм государственной социальной помощи несовершеннолетним.

Содействие занятости молодежи является одной из главных задач государства, в частности органов службы занятости, которые обеспечивают профиль молодежи для обоснованного выбора профессии или вида работы, получения профессиональной подготовки в соответствии с требованиями рынка труда.

Для организации прямого взаимодействия работодателей и выпускников профессиональных образовательных организаций, вузов и агентств по трудоустройству они регулярно организуют и проводят ярмарки вакансий и обучающие вакансии.

Проведение ярмарок вакансий способствует развитию партнерских отношений с работодателями, расширению и обновлению банка вакансий, в том числе временных, сезонных, общественных работ. Особенностью ярмарок вакансий является то, что участвовать могут не только зарегистрированные выпускники службы занятости, но и все выпускники, заинтересованные в работе.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 марта

2019 г. № 302 «О целевом обучении по образовательным программам профессионального и среднего образования» и признании утратившим силу Постановления Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2013 г. № 1076 предусмотрены "обязанности Конфедерации как государственного органа, органа государственной власти, субъекта Российской Федерации, органа местного самоуправления, юридического лица или индивидуального предпринимателя по трудоустройству гражданина, заключившего договор о целевом обучении, не позднее срока, установленного договором о целевом обучении, с указанием места работы в соответствии с квалификацией, полученной в результате освоения образовательной программы»[3].

В свою очередь, гражданин, заключивший договор о целевом обучении, обязуется выполнять работу не менее 3 лет в соответствии с полученной квалификацией с учетом трудоустройства в течение срока, указанного в договоре о целевом обучении.

Трудовое законодательство Российской Федерации определяет минимально допустимый возраст, с которого может быть заключен трудовой договор, а также особенности регулирования работников в возрасте до 18 лет.

Закон Российской Федерации от 19 апреля 1991 года № 1032-1 «О занятости населения в Российской Федерации»[1] предоставляет органам государственной власти субъектов Российской Федерации полномочия по организации временного трудоустройства несовершеннолетних в возрасте от 14 до 18 лет в свободное от работы время, безработных граждан, испытывающих трудности в поиске работы, безработных граждан в возрасте от 18 до 20 лет, имеющих среднее профессиональное образование и впервые ищущих работу.

В Российской Федерации действует Государственная программа Российской Федерации «Содействие занятости населения», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации № 298 от 15 апреля 2014 года, включающая вопросы трудоустройства молодежи в возрасте 25-29 лет [2].

Также для содействия трудоустройству молодых специалистов на базе вузов должны действовать и соответствовать действительности центры содействия трудоустройству выпускников, которые оказывают всестороннюю поддержку профессиональному развитию студентов и выпускников образовательных организаций.

В целях достижения положительных результатов реализации государственных программ по трудоустройству несовершеннолетних можно учесть опыт Управления образования администрации Омутинского района, согласно которому «трудоустройство несовершеннолетних в районе уже несколько лет ведется по нескольким направлениям: трудоустройство на базе образовательных учреждений; трудоустройство на

базе учреждений культуры, спорта и дополнительного образования»[4].

Программа направлена на создание городской системы поддержки несовершеннолетних, нуждающихся во временной работе в свободное время, улучшение их материального положения, приобретение профессиональных навыков и профилактику безнадзорности и преступности среди молодежи.

Программа также направлена на оказание социальной и материальной поддержки и временную работу несовершеннолетним в возрасте от 14 до 18 лет, приобретение навыков для работы, профориентацию.

Трудоустройство подростков в образовательных учреждениях является хорошим подспорьем в работе самой школы. Работа школьников востребована как на школьной площадке при выращивании овощей для организации правильного питания в учебное время, так и при подготовке школ к началу нового учебного года (благоустройство прилегающей территории школы, украшение классных комнат, побелка, покраска и т.д.).

Можно предположить, моделирование и реализация программы в других субъектах Российской Федерации является положительным примером и позволит временно принимать на работу несовершеннолетних, нуждающихся и заинтересованных в работе во время летних каникул, а также удовлетворит потребности муниципалитетов в неквалифицированном персонале для работы летом.

Не мало значимой будет помощь несовершеннолетних в подготовке школы к учебному году. Таким образом, могут быть созданы условия для предотвращения заброшенности и правонарушений среди молодежи.

На наш взгляд, предлагаемое направление сможет повысить мотивацию к труду у подрастающего поколения, создать условия для формирования активной жизненной позиции молодежи, а сами молодые люди смогут приобрести трудовые навыки.

Соглашаясь с быстро развивающимися тенденциями удаленной работы и растущей мобильностью населения, права молодежи должны быть реализованы независимо от региона проживания.

Таким образом, несмотря на активную и разностороннюю деятельность государства по

защите семьи, детства и их общего благополучия, проблемы воспитания детей и обеспечения их безопасной жизни остаются открытыми. Сейчас особое внимание следует уделять безопасности детей и подростков (как физической, так и психологической), поскольку они должны стать основой нашего будущего в будущем.

Ответственность родителей заключается не только в обязанности создавать необходимые домашние условия, но и защищать интересы несовершеннолетнего, его законные права. В настоящее время действующим законодательством Российской Федерации предусмотрены различные виды ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязанностей по воспитанию детей. Однако в правовом поле отсутствует понятие "социальная ответственность", которое может быть реализовано в первую очередь за счет привития родителями навыков трудовых отношений как способа самореализации молодежи. Добиться положительных результатов в рамках предлагаемого направления можно за счет организации трудоустройства молодежи на общественно полезную работу.

#### Список литературы:

1. Закон РФ «О занятости населения в Российской Федерации» от 19.04.1991 N 1032-1// Бюллетень нормативных актов РСФСР, 1992 г., N 1, с. 4-18.
2. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 №298 (ред. От 06.10.2021) «Об утверждении государственной программы РФ «Содействие занятости населения»// Собрание законодательства Российской Федерации от 5 мая 2014 г. N 18 (часть I) ст. 2147.
3. Постановление Правительства РФ от 21 марта 2019 г. № 302 «О целевом обучении по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2013 г. N 1076» // Собрание законодательства Российской Федерации от 1 апреля 2019 г. N 13 ст. 1415.
4. Официальный портал органов государственной власти Тюменской области//Omutinka.admtumen.ru
5. www.congerence.osu.ru

**THE CONCEPT AND ROLE OF INVESTMENT LEGISLATION IN THE LEGAL FORMULATION OF STATE INVESTMENT POLICY****Satbayeva Aizhan M.***Associate professor of Higher School "Business and Law"  
Kazakh National Research Agrarian University. Almaty***Bekbergenova Assem K.***Senior lecturer of Higher School "Business and Law"  
Kazakh National Research Agrarian University. Almaty***Tolendi Moldir A.***Senior lecturer of Higher School "Business and Law"  
Kazakh National Research Agrarian University. Almaty***ПОНЯТИЕ И РОЛЬ ИНВЕСТИЦИОННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА  
В ПРАВОВОМ ОФОРМЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ****Сатбаева Айжан Муратовна***Кандидат юридических наук, ассоциированный профессор  
Высшей школы «Бизнес и право».**Казахский национальный исследовательский аграрный университет.  
Казахстан. г. Алматы.***Бекберенова Асем Курмангазиевна***Старший преподаватель Высшей школы «Бизнес и право».**Казахский национальный исследовательский аграрный университет.  
Казахстан. г. Алматы.***Толенды Молдир Айткабыловна***Старший преподаватель Высшей школы «Бизнес и право».**Казахский национальный исследовательский аграрный университет.  
Казахстан. г. Алматы***ABSTRACT**

The matters relating to the history of the investment legislation development in the Republic of Kazakhstan are considered; regulations, adopted at different phases of history, which govern investment activities in the market, are characterized. Special attention is given to the characterization of current investment legislation.

**АННОТАЦИЯ**

В статье рассматриваются вопросы, связанные с историей развития инвестиционного законодательства в Республике Казахстан, дана характеристика нормативных актов, принятых на различных исторических этапах и регулирующих инвестиционную деятельность. Особое внимание уделено характеристике инвестиционного законодательства на современном этапе.

**Key words:** state investment policy; investment legislation; investment; investment activity; legal regulation of private and public investment; financial lease agreement (leasing).

**Ключевые слова:** государственная инвестиционная политика; инвестиционное законодательство; инвестиции; инвестиционная деятельность; правовое регулирование частных и публичных инвестиций; договор финансовой аренды (лизинг).

World experience shows that state investment policy finds its fixation in various sources of law and is not limited exclusively by laws. Such a policy can be mediated by acts of strategic planning, in acts of interpretation of courts and public authorities, in acts of international organizations, legal doctrine, etc. At the same time, investment legislation should be recognized as a product and the main form of consolidating state policy in this area. Approaches to determining the place of investment legislation as a set of laws and other normative legal acts containing the norms of investment law in the system of domestic legislation are largely predetermined by the place that scientists assign to investment law in the legal system.

It is worth emphasizing the absolute importance that regulatory legal acts of budgetary, tax legislation, legislation on currency and customs regulation have in the implementation of state investment policy. In

addition, the legal literature emphasizes the role of financial policy, with the help of which, in the process of distribution and redistribution of national income, the tasks of creating a favorable regime for the development of production, mobilizing financial resources to finance social programs are realized. It seems, however, that since a significant part of public relations arising in the investment market is of a purely private nature, public investment policy is covered by the concept of public financial policy only partially, despite the fact that the legal literature notes the impossibility of considering these policy areas in isolation from each other [1, pp. 208–213].

We note that the legislator proceeds from the independence of each of the directions of state policy, which directly follows from the analysis of the Constitutional Law of the Republic of Kazakhstan dated December 18, 1995 N 2688 On the Government

of the Republic of Kazakhstan [2], in which separate areas of state policy (budgetary, tax, credit, investment, etc.).

The main act of investment legislation that consolidates the state investment policy at the present stage is the Code of the Republic of Kazakhstan dated October 29, 2015 No. 375-V "Entrepreneurial Code of the Republic of Kazakhstan" (with amendments and additions as of 06.07.2021), which regulates real investments (capital investments) [3]. Portfolio investments are not subject to this law and are indirectly regulated by the Law on the Securities Market [4].

Separate legal regulation of private and public investments can be designated as a tendency to consolidate state investment policy in the norms of domestic law. It seems that through regulatory legal acts of a public nature in the investment sphere, state power and administrative powers are unilaterally implemented to regulate the activities of subjects of investment relations, however, such acts do not exhaust the legal regulation of investment relations. Thus, the Tax Code of the Republic of Kazakhstan contains norms establishing special preferential tax regimes for investors, as well as providing other benefits in the implementation of investment activities (investment tax credits, investment tax deductions, the regime of a regional investment project, etc.). The Budget Code of the Republic of Kazakhstan regulates budget investments, and also establishes various forms of state support for investment activities (targeted investment programs, the provision of budget loans, state guarantees, subsidies, etc.). Within the framework of budgetary regulation, a wide range of issues of investment activity is touched upon, since public finance and private investments are often jointly invested in investment projects, for example, within the framework of a public-private partnership, such regulation affects, among other things, the level of regulatory legal acts. Along with the legislation on investment funds, which is primarily focused on private investment funds, it is envisaged to create public investment funds as instruments of state investment policy.

Another trend in the consolidation of state investment policy in domestic investment legislation is the adoption of a separate law for each independent instrument of such a policy. Currently, the Republic of Kazakhstan has a number of special laws dedicated to the legal registration of certain types of investment relations (concession agreements, agreements on public-private partnerships, production sharing agreements, leasing, etc.), collective forms of investment (investment funds, investment partnerships etc.), territories with a special regime for carrying out entrepreneurial activities (special economic zones, territories of advanced socio-economic development, etc.), etc. As an example of the independent development of legal regulation of each individual instrument within the framework of the legislation of the Republic of Kazakhstan, leasing can be cited, which should take a certain place as an instrument for the implementation of state investment policy in the

framework of attracting private investment to solve socially significant problems.

The beginning of the active development of leasing operations in the domestic market can be determined since 1990 in connection with the transfer of enterprises to rental forms of management. The fundamentals of the legislation of the USSR and the union republics on lease, approved by the USSR Supreme Council on November 23, 1989, No. 810-1603, laid the foundation for leasing relations, providing that leasing is allowed in all sectors of the national economy and can be applied to property of all forms and types of ownership.

The Law of the Republic of Kazakhstan dated July 5, 2000 No. 78. On Financial Leasing [5] determined the priorities for the development of leasing. Leasing was defined as a type of entrepreneurial activity aimed at investing temporarily free or attracted financial resources, when, under a financial lease (leasing) agreement, the lessor (lessor) undertakes to acquire ownership of the property stipulated by the agreement from a certain seller and provide this property to the lessee (lessee) for a fee for temporary use for business purposes. At the same time, the object of leasing could be any movable and immovable property that, according to the current classification, belonged to fixed assets, except for those prohibited for free circulation on the market. It should be noted that leasing as a tool for the implementation of state investment policy was borrowed from foreign law, which is of particular interest given that the approach to its content differs in the legislation of foreign states (the type of lease agreement in the USA, Belgium and France, an independent civil law contract in Quebec, etc.). Currently, leasing relations are regulated by the Civil Code of the Republic of Kazakhstan (Articles 565-572), as well as in the Law of the Republic of Kazakhstan On Financial Leasing, which is recognized by specialists as a complex law that contains not only civil law norms, but also public law norms on state support for leasing activities.

Based on the main periods of development of the investment legislation of the Republic of Kazakhstan, the following stages of the development of investment law can be distinguished.

The first stage, from 1990 to 1994, investment law in general and its main institutions in particular were at the stage of formation. The process of development of investment relations significantly outstripped the process of their proper legal regulation, which led to a situation when certain areas of investment activity remained unregulated in terms of legislation. However, this stage occupies a special place in the history of investment law, since it was the period of the formation of the Republic of Kazakhstan as an independent state, the period of the emergence and development of market relations, the creation of a new legal system and a fundamental change in legislation.

This stage is perceived as a stage in the formation of investment legislation, in particular, the process of formation of legislation on foreign investment. This was initiated by the adoption of the Law of the Kazakh SSR "On Foreign Investments in the Kazakh SSR"

dated December 7, 1990, which pursued the goal of attracting foreign investment, advanced technology and management experience, subject to the provision of the necessary guarantees to foreign capital. The law was aimed at the formation of an open-type economy in the republic and was supposed to facilitate the country's early transition to the principles of economic management generally accepted in world practice.

Despite the fact that the main provisions of the Law of the Kazakh SSR on foreign investments were mostly declarative, and there were positive aspects in its adoption: firstly, it was the first act that legislatively consolidated the investment relations already established in the republic; secondly, for four years, these legislative acts determined the procedure for attracting foreign investment into the economy of our country, which, in general, contributed to the inflow of foreign capital; thirdly, for the first time foreign investors were provided with investment guarantees for their activities.

It is noteworthy that the formation of investment legislation practically coincided in time with the formation of the Republic of Kazakhstan as an independent state. This process began with the declaration of state sovereignty of the Kazakh SSR of October 25, 1990. The Constitutional Law on the State Independence of the Republic of Kazakhstan was preceded by the Law on Investment Activity, adopted when Kazakhstan was a Union Socialist Republic on June 10, 1991, which turned out to be the longest of all the acts of that time that regulated investment relations, since it was canceled only in 1997. And this is only advantage - in all other respects, it practically did not have any effect on investment relations, since it became inapplicable from the very moment of its publication [6, P. 52].

The investment legislation of the Republic of Kazakhstan was initially formulated as legislation on foreign investment, and the point is not even that the law was adopted seven months after the law on foreign investment. The main thing is that by this time the sphere of its regulation had already been distributed among other legislative acts. Thus, relations on the implementation of foreign investments were regulated by the norms of legislation on foreign investments, and relations regarding national investments were regulated by the norms of other branches of legislation. Another important circumstance was that during this period, the main attention was paid to the formation of legislation on foreign investment, and legislative work was mainly aimed at creating a legal basis for the activities of foreign investors. This is evidenced by the legislative acts adopted at that time, such as the Law of the Republic of Kazakhstan "On the Circulation of Securities and the Stock Exchange in the Republic of Kazakhstan" dated June 11, 1991, the Law of the Republic of Kazakhstan "On Business Partnerships and Joint Stock Companies" dated June 20, 1991, the Law RK "On concessions in the Republic of Kazakhstan" dated December 23, 1991, the Law of the RK "On the tax system in the Republic of Kazakhstan" dated December 25, 1991 and others.

The factor that determined the priority of the formation of legislation on foreign investments was that the issue of national investments and their legal status was still being raised and was at the stage of development, and investment relations with the participation of foreign investors had already developed and required an early legislative settlement.

Thus, this period represents the initial stage in the development of market relations in the Republic of Kazakhstan and the creation of a completely new legislative system of an independent and sovereign state in general and the national system of investment legislation in Kazakhstan, in particular.

The second stage begins with the adoption on December 27, 1994 of the Law of the Republic of Kazakhstan on Foreign Investments and the Civil Code of the Republic of Kazakhstan, which also contributed to the development of investment relations. During this period, investment law, along with other branches of law, took shape as a relatively independent element of a unified system of law, with its characteristic legal institutions interacting with each other. At the same time, the investment activity carried out in the republic did not bring tangible results. The economic crisis, inflation, the lack of competitiveness of domestic goods, an increase in external debt - these are the main consequences of the investment policy of this period. It was necessary to take decisive steps to overcome this situation.

On February 28, 1997, the Law of the Republic of Kazakhstan "On State Support for Direct Investments" was adopted and subsequently a number of legislative and regulatory acts were adopted in its implementation.

The codification of civil legislation played an important role in the formation of the national system of legislation of the Republic of Kazakhstan and in streamlining the legal norms governing market relations. The Civil Code is otherwise called the "Economic Constitution", and this is not accidental, because it is the main special normative act in the field of regulation of market private law relations. The same applies equally to investment legislation, since investment relations are also governed by civil legislation.

Another legislative act that had a significant impact on the development of investment relations is the Law of the Republic of Kazakhstan "On Subsoil and Subsoil Use" dated January 27, 1996. Compared to the previously valid Code on Subsoil and Processing of Mineral Raw Materials dated May 30, 1992, the Law on Subsoil and Subsoil Use resolves a number of important issues differently. First, the subject of regulation has been significantly narrowed: unlike the 1992 Subsoil Code, which regulated relations on the processing of mineral raw materials, the Subsoil Law expressly stipulates that the processing of mineral raw materials does not apply to subsoil use operations. Secondly, the subsoil law grades the subjects of subsoil use rights. Thirdly, the law on subsoil, in contrast to the 1992 code, which provided for three types of subsoil use, enshrined four types of subsoil use: state geological study of subsoil; intelligence service;

mining; construction and operation of underground structures not related to the extraction of minerals.

A special place in the system of legislation is occupied by another normative act, which had a significant impact not only on the development of investment activities in the country, but also on the content of a special act - the Petroleum Law of the Republic of Kazakhstan dated June 28, 1995, which preceded the adoption of the Law on Subsoil and Subsoil Use, which regulates relations arising from the conduct of oil operations in the territory under the jurisdiction of the Republic of Kazakhstan, including at sea and in inland waters. The Petroleum Law contains provisions that in the event of a conflict between this law and other legislative acts of the Republic of Kazakhstan regarding the regulation of oil operations, the provisions of the Petroleum Law shall be applied; from which it follows that as regards the regulation of oil operations, the norms of the oil law have greater legal force than the norms of the law on subsoil and subsoil use. It should be noted that initially the law on subsoil and subsoil use was adopted as Decrees of the President of the Republic of Kazakhstan having the force of law, but later they were renamed [7, p.12].

A distinctive feature of the second stage in the development of investment legislation is that a significant part of the legislative and regulatory acts adopted at that time were of a temporary nature and did not have a long-term perspective. At the same time, it was during this period that the general part of the Civil Code of the Republic of Kazakhstan was adopted and, accordingly, a fairly serious legal framework was created, which forms the basis of the current legislation regulating market relations in the Republic of Kazakhstan.

The third stage in the development of investment law, in the face of a sharp decline in the activity of foreign and domestic investors, especially in the manufacturing sector, it was necessary to stimulate the investment of significant funds in the industry, providing technological and structural transformation of production. Of course, preferences by themselves are not enough for investors, but the provision of benefits on a par with the provision of legal guarantees may well bring a certain result. The third stage in the development of investment law is characterized by an awareness of the importance and significance of a unified investment policy of the state, the desire to develop conceptual approaches to investment activity as a complex activity carried out both in the securities market, in the production of goods and provision of services, and in the field of environmental management.

The beginning of the third stage in the development and improvement of investment legislation was the adoption on February 28, 1997, of the Law of the Republic of Kazakhstan "On state support for direct investments", which determined such main tasks as: introduction of new technologies, advanced technology and know-how; saturation of the internal organ with high-quality goods and services; government support and incentives for domestic producers; development of export-oriented and import-

substituting industries; creation of new jobs; improvement of the natural environment.

The significance of the law on state support for direct investment lies in the fact that with its adoption, firstly, the formation of special legislation of the Republic of Kazakhstan on direct investment began, and secondly, the investment legislation of the Republic of Kazakhstan has moved to a qualitatively new stage in its development. Prior to the adoption of the law on direct investment, the state's investment policy was aimed at increasing foreign investment and creating more than the most favorable legal regime for them. Ultimately, the effectiveness of foreign investments was minimal, due to the fact that they were mainly invested in subsoil use, which could not have a tangible impact on the development of the country's economy and only led to an increase in the expansion of subsoil by foreign investors. As a result, a significant part of the foreign investments made during that period were of a speculative nature. As a result, along with the adoption of the law on direct investment, serious changes and additions were made to the text of the law on foreign investment. Among the reasons that served as the basis for this, one can name the multimillion-dollar losses that took place at that time, incurred by the state, under contracts concluded by national investors with foreign investors under government guarantees due to a violation of contractual obligations by the Kazakh side.

When characterizing the first two stages in the development of the investment legislation of the Republic of Kazakhstan, we deliberately avoided considering the issues of the formation of legislation on the securities market and its impact on the development of investment relations due to the fact that since its inception it functioned independently and independently of investment legislation. Unlike other countries, whose investment legislation was immediately formed as legislation on investments in securities, in the Republic of Kazakhstan, investment legislation was formed as legislation on investments in real assets. The Law of the Republic of Kazakhstan "On the Securities Market" of March 5, 1997, for the first time legislatively fixed that another component of investment activity is investment in securities and other financial assets. Thus, two main groups of investors in the securities market were identified: 1) investors; 2) institutional investors [8, p.55].

The law on direct investments, in addition to establishing guarantees for the implementation of investment activities and a system of benefits and preferences, proclaimed the creation of a single state body authorized to represent the Republic of Kazakhstan before investors. In accordance with this, the State Committee of the Republic of Kazakhstan on Investments was created and the resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan "On approval of the Regulations on the State Committee of the Republic of Kazakhstan on Investments" dated March 24, 1997 was adopted.

Subsequently, the State Investment Committee was transformed into a republican state institution, the Agency of the Republic of Kazakhstan for Investments,

which, according to the Regulations on it, approved by the resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated April 26, 1999, was the central executive body, not part of the Government, performing the functions of state administration and control in the field of state support for direct investment in the Republic of Kazakhstan. By the decree of the President of the Republic of Kazakhstan dated December 13, 2000, the Investment Agency of the Republic of Kazakhstan was abolished with the transfer of functions and powers to the newly formed Investment Committee of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Kazakhstan, and in the field of subsoil use - to the Ministry of Energy and Mineral Resources of the Republic of Kazakhstan.

At the same time, less than a year and a half later, another reorganization was carried out, as a result of which the Ministry of Economy and Trade of the Republic of Kazakhstan was divided into the Ministry of Economy and Budget Planning of the Republic of Kazakhstan and the Ministry of Industry and Trade of the Republic of Kazakhstan, with the transfer to the latter of functions and powers in the field of management of industry, construction and trade of standardization, metrology and certification. Along with this, the Investment Committee of the Ministry of Industry and Trade of the Republic of Kazakhstan was formed.

At that time, there was an urgent need to give the Investment Committee the status of an authorized and supervising body in the field of investment, and not to limit it to the framework of state support for investments. Moreover, the main functions of the Investment Committee, enshrined in the current legislation, clearly go beyond its competence and beyond the regulation of legislation on direct investments carried out in priority sectors of the economy. The meaning and main purpose of the law on direct investment, according to which the Investment Committee was created, was to attract foreign and domestic capital to sectors of the economy unattractive for investors, primarily to the production infrastructure, by providing a system of incentives and preferences and agriculture. Subsoil use, on the other hand, does not belong to the priority sectors of the economy and does not need state support, being initially the most preferred object of investment for investors.

Thus, the main feature of the third stage in the development of the investment legislation of the Republic of Kazakhstan is that the investment legislation of the Republic of Kazakhstan included three main blocks of special legislative acts: legislation on foreign investment, legislation on direct investment and legislation on investment in securities. Along with this, separate groups were drawn up legislation on public investment legislation on social investment.

The fourth stage begins with the adoption on January 8, 2003 of the Law of the Republic of Kazakhstan "On Investments" and with the recognition as invalid of the laws on foreign investment and state support for direct investment. This period was marked primarily by the establishment of a unified legal regime for foreign and national investments. Along with this,

the new law completed the process of formation of investment law as a complex branch of law. Of course, certain problems in the regulation of investment relations will remain, but unlike previous approaches that ensure the development of individual legal institutions, with the help of a single legislative act, it will be possible to ensure the functioning and further improvement of investment law as an integral legal entity.

The presence of a special law on foreign investment is not necessary and even undesirable for any normally developing country. Only in some industrialized countries, for example, Australia, Spain, Canada, Japan, there is legislation on foreign investment. There is no special law in most countries. This is quite natural, since foreign investors should be subject to national treatment and general national legislation. Nevertheless, the Republic of Kazakhstan, like other countries of the world with economies in transition, adopted such a law and do not intend to abolish it yet. This was due to the fact that foreign investors do not feel much confidence in national legislation due to its instability and seek special guarantees for themselves. For its part, Kazakhstan, wishing to attract foreign investment, had to give such special guarantees and establish a special legal regime for foreign investors with special legislation.

The beginning of the fourth stage was laid by the adoption of the Law of the Republic of Kazakhstan "On Investments" dated March 8, 2003. The Investment Law combined the rules governing relations related to investments and established a general legal regime for foreign and national investments, providing guarantees to investors operating in the Republic of Kazakhstan. In particular, guarantees of legal protection of investors' activities on the territory of the Republic of Kazakhstan; full and unconditional protection of the rights and interests of investors by laws and other regulations of the Republic of Kazakhstan, as well as international treaties ratified by the Republic of Kazakhstan; guarantees of the use of income; guarantees of the rights of investors during nationalization and requisition. This legislative act determines that control and supervision over the activities of investors is carried out by state bodies, which have been granted such a right in accordance with legislative acts. In essence, this provision can also be attributed to guarantees, because it establishes a rule for exercising control and supervision only by those state bodies to which this right is granted in accordance with the current legislation.

Thus, investment legislation is the main form of consolidation in the law of state investment policy. The more thoughtful and systemic the investment legislation is, the more effective the implementation of the state investment policy will be, and the more favorable the investment climate in the country will be.

The investment legislation of the Republic of Kazakhstan needs to be improved due to its fragmented and unsystematic development, separate regulation of real and financial, debt and equity, domestic and foreign, public and private investments, which must be considered within the framework of a unified system of

legal regulation of investment relations. In this regard, it is advisable to formulate a legal policy in the field of investments within the framework of the act of strategic planning.

#### List of used sources

1. Щеблетов А.А. Реализация принципов финансового права в законодательстве об инвестиционной деятельности // Ленинградский юридический журнал. 2016. № 2.
2. About the Government of the Republic of Kazakhstan. Constitutional Law of the Republic of Kazakhstan dated December 18, 1995 N 2688.// [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z950002688\\_/z952688.htm](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z950002688_/z952688.htm)
3. Entrepreneurial Code of the Republic of Kazakhstan. Code of the Republic of Kazakhstan dated

October 29, 2015 No. 375-V ЗРК.// <https://adilet.zan.kz/eng/docs/K1500000375>

4. About the securities market. Law of the Republic of Kazakhstan dated July 2, 2003 No. 461.// [https://adilet.zan.kz/eng/docs/Z030000461\\_](https://adilet.zan.kz/eng/docs/Z030000461_)

5. Law of the Republic of Kazakhstan dated July 5, 2000 No. 78. On financial leasing // [https://adilet.zan.kz/eng/docs/Z000000078\\_](https://adilet.zan.kz/eng/docs/Z000000078_)

6. Мамыров Н.К. Инвестиции в Казахстане. Алматы.: Экономика. 1997.

7. Иманбаев Т.Т. Инвестиционная политика и оценка эффективности инвестиционных решений. Алматы: Жеті жарғы, 1995.

8. Садыкова М. Ж. Инвестиции и инвестиционная политика в переходной экономике Республики Казахстан: автореф. дис. ...к.э.н. – Алматы, 2004.

УДК 628.4.032

### НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРОБЛЕМАТИКИ ОБРАЩЕНИЯ С ТВЕРДЫМИ КОММУНАЛЬНЫМИ ОТХОДАМИ

*Шелеметьева Е.В.*

*Преподаватель кафедры государственно-правовых и гражданско-правовых дисциплин, ВФ ФГКОУ ВО «ДВЮИ МВД России»*

### SOME ISSUES OF THE PROBLEMS OF SOLID MUNICIPAL WASTE MANAGEMENT

*Shelemetyeva E.V.*

*Lecturer at the Department of State Legal and Civil Law Disciplines Far Eastern Law Institute of the Ministry of the Internal of the Russian Federation*

#### АННОТАЦИЯ

Данная статья посвящена проблемам, связанным с обращением твердых коммунальных отходов в Российской Федерации. Так же предоставлены к рассмотрению причины, по которым происходит рост полигонов и свалок, на которых складывается огромное количество отходов и мусора, что негативно влияет на окружающий нас мир. Приведен анализ и сравнение зарубежного опыта в области обращения с отходами с российским опытом. В статье предлагаются меры, которые бы способствовали решению проблемы в области обращения с твердыми коммунальными отходами, которые могли бы повысить процент перерабатываемых отходов и сократить количество полигонов на территории Российской Федерации.

#### ANNOTATION

This article is devoted to the problems associated with the treatment of municipal solid waste in the Russian Federation. The reasons for the growth of landfills and landfills, where a huge amount of waste and garbage is stored, which negatively affects the world around us, are also provided for consideration. The analysis and comparison of foreign experience in the field of waste management with the Russian experience is given. The article suggests measures that would contribute to solving the problem in the field of solid municipal waste management, which could increase the percentage of recycled waste and reduce the number of landfills on the territory of the Russian Federation.

**Ключевые слова:** твердые коммунальные отходы, окружающая среда, полигоны, обращение с отходами, переработка отходов, сортировка мусора.

**Key words:** solid municipal waste, environment, polygons, waste management, recycling, garbage sorting.

Проблема обращения с отходами актуальна для современности. Она касается каждого гражданина, а также является предметом дискуссий в научном сообществе и направлениях совершенствования правового регулирования. Наше государство не является исключением. Это связано с тем, что огромное число скопившихся отходов на территории Российской Федерации вызывает особую опасность. Такая опасность

заключается в том, что происходит загрязнение окружающей среды, угроза здоровью населения страны и будущему поколению, конечно же, отрицательное воздействие отходов влияет и на качество условий жизни населения, а также и на качество используемых природных ресурсов, которые необходимы человечеству для жизнедеятельности.

С ростом населения растут и потребности, которые ведут к увеличению отходов, а утилизировать такое количество отходов очень сложно, потому что не всегда есть такая возможность и ресурсы, от чего происходит рост свалок, полигонов, которые оказывают негативное влияние как на почву земли и окружающую среду, так и на здоровье населения. Безусловно, такие полигоны, предназначенные для мусора разрешены, их создание осуществляется в соответствии с законодательством РФ и учетом геологических и гидрогеологических особенностей, но в любом случае такие полигоны наносят и будут наносить вред плодородной земле и окружающей среде.

Говоря об отходах, необходимо понимать, что из себя представляет это понятие. Итак, отходы- это такие вещества и предметы, которые образуются в результате пользования человеком, его жизнедеятельности, различных работ предприятий, а также в результате производства. Федеральным законом от 24.06.1988 года № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» определяется такое понятие, как твердые коммунальные отходы, которое представляет собой следующее: твердые коммунальные отходы- это любые продукты, которые образуются в ходе потребления их физическими лицами в жилых помещениях, а также такие продукты, которые по тем или иным причинам утратили свои потребительские свойства и являются уже не пригодными для пользования [5].

Стоит отметить, что на одного жителя Российской Федерации приходится около 350-400 кг мусора и это только в год, но далеко не весь мусор есть возможность утилизировать и переработать. А численность населения на Земле растет, а соответственно и происходит рост количества отходов и расширений территорий, отведенных под полигоны для складирования отходов.

Большой процент отходов подлежит захоронению, размещению на полигонах, свалках, и лишь 5-7% отходов перерабатывается, конечно это не может негативно не сказаться на состоянии окружающей среды. Такое негативное воздействие связано с тем, что в Российской Федерации захоронение отходов на полигонах и свалках намного дешевле, чем вывоз мусора на переработку. Так же это связано и с тем, что население не обладает правой грамотностью, из-за действий населения возникает угроза природной среде, потому что люди часто пренебрегают правилами и выбрасывают свой мусор в неположенные для этого места или же складывают мусор на несанкционированных свалках [1].

Учитывая, что в России и так большое число свалок, которые несут вред окружающей среде, а если к их числу добавить еще и несанкционированные свалки, то страшно представить какой ущерб наносится природе. К сожалению, не все граждане понимают, что такими действиями они наносят колоссальный вред как

себе, так и природе. Ведь свалки существенно загрязняют атмосферу, вредные вещества негативно сказываются на всем, что нас окружает и на нас самих. Указом «о национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года» предусматривается к реализации такая важная цель, как ликвидация всех несанкционированных свалок. Что конечно же, будет способствовать не только сокращению свалок, но и сокращению вредного воздействия на окружающий нас мир, природы и человечество вообще [3].

Такие показатели связаны и с тем, что в России отсутствует четкое и эффективное законодательство, которое регулировало обращение с твердыми коммунальными отходами (ТКО) и деятельность по переработке и утилизации ТКО.

По данным Федеральной службы государственной статистики объем отходов в России составляет более 40 млрд тонн, при этом каждый год количество отходов растет и если оставлять все в таком русле, то в будущем нашему поколению может не остаться чистого атмосферного воздуха, благоприятной окружающей среды и необходимого числа природных ресурсов [4].

Можно обратиться к опыту зарубежных стран, например, в Швеции переработке отходов подлежит около 90-93%, когда в нашей стране всего 5-7%. Такой результат Швеция достигла благодаря тому, что их отходы подлежат четкой сортировке мусора среди населения, так же уже в школах детей обучают тому, что необходимо правильно обращаться с отходами. Так же в Швеции существует стимулирующая методика, которая заключается в том, что в стране существуют специальные пункты, автоматы для сдачи мусора, сдавая свой мусор в такой автомат, автомат выдает определенную сумму денег. Так же в стране предусмотрены штрафы за неправильную сортировку мусора [2].

Швеция не единственная страна, в которой существуют такие методы регулирования обращения с отходами, в Америке так же существует слаженная система переработки мусора. В школах детей обучают сбору и переработке отходов, так же школьникам необходимо набирать определенные часы волонтерства, в которые они, например, занимаются очисткой парков и скверов от мусора. Стоит отметить и то, что в Америке существует раздельный сбор мусора, для различных видов отхода предусмотрены отдельные контейнеры, так рассортированный мусор в их стране подлежит бесплатному вывозу, что не скажешь о вывозе мусора, который подлежит передачи на полигон. Так же еще одной стимулирующей особенностью является то, что в Америке существуют специальные автоматы, предусмотренный для сбора бутылок, гражданин после сдачи получает вознаграждение в виде денежной суммы.

Изучив опыт зарубежных стран, можно предположить, какие меры смогли бы поспособствовать изменению ситуации с обращением с отходами в Российской Федерации. Для того, чтобы повысился процент перерабатываемых отходов, и понимание среди населения того, что необходимо правильно обращаться с отходами необходимо:

1. Предусмотреть на территории всей страны, всех городов контейнеры для рассортировки мусора.

2. Необходимо в школах обучать детей правильному обращению с отходами, обучать как правильно рассортировывать и для чего это нужно.

3. Предусмотреть наказания для лиц, которые будут пренебрегать сбором и сортировкой мусора.

4. Предусмотреть стимулирующие методы для граждан, которые добросовестно относятся к сортировке мусора в виде бесплатного вывоза.

5. Организовать установку специальных автоматов для приема пластиковых бутылок, стеклянных бутылок и предусмотреть за это определенное вознаграждение.

6. Сократить число свалок и полигонов.

7. Организовать различные мероприятия по стимулированию граждан в сборе отходов.

8. Установка большего количество урн та территориях страны.

Если Российской Федерацией такие меры будут приняты в полной мере, то она сможет отойти от полигонов и свалок, на которых складывается такое число отходов, огромное число территорий будет свободно и сможет быть использованы для более полезных и нужных целей. У населения так же будет стимул в том, чтобы сортировать мусор правильно для переработки, а дети уже с ранних лет будут знать и понимать, что нужно сохранять окружающую среду, бережно к ней относиться и правильно обращаться с отходами.

В данный период времени Россия старается совершенствоваться в данной области и не стоит на месте, принимая различные меры по решению задач, связанных с обращением с отходами, их утилизации и переработке. Так, Стратегия развития

промышленности по обработке, утилизации и обезвреживанию отходов производства и потребления на период до 2030 года от 25.01.2018 г. № 84-р направлена на формирование перспектив в промышленности на обработку, утилизацию и обезвреживание отходов, данная стратегия была разработана на основе изученных европейских директив, то есть в основу берется опыт других зарубежных стран.

Для достижения поставленных целей и задач, существует огромная необходимость в строительстве большего количества мусороперерабатывающих заводов для того, чтобы значительно увеличить процент перерабатываемого мусора и уменьшить негативное воздействие на окружающую среду. Состояние окружающей среды влияет на жизнедеятельность населения, на здоровье, также влияет и на будущее поколение, которому также необходим чистый атмосферный воздух, плодородная почва, чистая окружающая среда, поэтому необходимо приложить все силы, чтобы все это сохранить.

#### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Лихачева, О.И. Методологические аспекты управления сферой обращения с твердыми бытовыми отходами / О.И. Лихачева, П.М. Советов // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2017. Т. 10. № 4. С. 111-127.

2. Сайт Шведского агентства по охране окружающей среды [Электронный ресурс]. URL: <http://www.naturvardsverket.se> (дата обращения 12.10.2021).

3. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года». [Электронный ресурс] Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения 12.10.2021).

4. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru>. (дата обращения 30.09.2021).

5. Федеральный закон от 24.06.1988 г. № 89-ФЗ в ред. от 25.12.2018 г. С изм. от 19.07.2019 г.) «Об отходах производства и потребления»

## Ежемесячный научный журнал

### Том 2 №73 / 2021

#### ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

**Макаровский Денис Анатольевич**

AuthorID: 559173

Заведующий кафедрой организационного управления Института прикладного анализа поведения и психолого-социальных технологий, практикующий психолог, специалист в сфере управления образованием.

#### ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА:

**Чукмаев Александр Иванович**

<https://orcid.org/0000-0002-4271-0305>

Доктор юридических наук, профессор кафедры уголовного права. Астана, Казахстан

#### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

##### **Штерензон Вера Анатольевна**

AuthorID: 660374

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Институт новых материалов и технологий (Екатеринбург), кандидат технических наук

##### **Синьковский Антон Владимирович**

AuthorID: 806157

Московский государственный технологический университет "Станкин", кафедра информационной безопасности (Москва), кандидат технических наук

##### **Штерензон Владимир Александрович**

AuthorID: 762704

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Институт фундаментального образования, Кафедра теоретической механики (Екатеринбург), кандидат технических наук

##### **Зыков Сергей Арленович**

AuthorID: 9574

Институт физики металлов им. М.Н. Михеева УрО РАН, Отдел теоретической и математической физики, Лаборатория теории нелинейных явлений (Екатеринбург), кандидат физ-мат. наук

##### **Дронсейко Виталий Витальевич**

AuthorID: 1051220

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Кафедра "Организация и безопасность движения" (Москва), кандидат технических наук

##### **Садовская Валентина Степановна**

AuthorID: 427133

Доктор педагогических наук, профессор, Заслуженный работник культуры РФ, академик Международной академии Высшей школы, почетный профессор Европейского Института PR (Париж), член Европейского издательского и экспертного совета IEERP.

##### **Ремизов Вячеслав Александрович**

AuthorID: 560445

Доктор культурологии, кандидат философских наук, профессор, заслуженный работник высшей школы РФ, академик Международной Академии информатизации, член Союза писателей РФ, лауреат государственной литературной премии им. Мамина-Сибиряка.

##### **Измайлова Марина Алексеевна**

AuthorID: 330964

Доктор экономических наук, профессор Департамента корпоративных финансов и корпоративного управления Финансового университета при Правительстве Российской Федерации.

##### **Гайдар Карина Марленовна**

AuthorID: 293512

Доктор психологических наук, доцент. Член Российского психологического общества.

##### **Слободчиков Илья Михайлович**

AuthorID: 573434

Профессор, доктор психологических наук, кандидат педагогических наук.

Член-корреспондент Российской академии естественных наук.

**Подольская Татьяна Афанасьевна**

AuthorID: 410791

Профессор факультета психологии Гуманитарно-прогностического института. Доктор психологических наук. Профессор.

**Пряжникова Елена Юрьевна**

AuthorID: 416259

Преподаватель, профессор кафедры теории и практика управления факультета государственного и муниципального управления, профессор кафедры психологии и педагогики дистанционного обучения факультета дистанционного обучения ФБОУ ВО МГППУ

**Набойченко Евгения Сергеевна**

AuthorID: 391572

Доктор психологических наук, кандидат педагогических наук, профессор. Главный внештатный специалист по медицинской психологии Министерства здравоохранения Свердловской области.

**Козлова Наталья Владимировна**

AuthorID: 193376

Профессор на кафедре гражданского права юридического факультета МГУ

**Крушельницкая Ольга Борисовна**

AuthorID: 357563

кандидат психологических наук, доцент, заведующая кафедрой теоретических основ социальной психологии. Московский государственный областной университет.

**Артамонова Алла Анатольевна**

AuthorID: 681244

кандидат психологических наук, Российский государственный социальный университет, филиал Российского государственного социального университета в г. Тольятти.

**Таранова Ольга Владимировна**

AuthorID: 1065577

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Уральский гуманитарный институт, Департамент гуманитарного образования студентов инженерно-технических направлений, Кафедра управление персоналом и психологии (Екатеринбург)

**Ряшина Вера Викторовна**

AuthorID: 425693

Институт изучения детства, семьи и воспитания РАО, лаборатория

профессионального развития педагогов (Москва)

**Гусова Альбина Дударбековна**

AuthorID: 596021

Заведующая кафедрой психологии. Доцент кафедры психологии, кандидат психологических наук Северо-Осетинский государственный университет им. К.Л. Хетагурова, психолого-педагогический факультет (Владикавказ).

**Минаев Валерий Владимирович**

AuthorID: 493205

Российский государственный гуманитарный университет, кафедра мировой политики и международных отношений (общеуниверситетская) (Москва), доктор экономических наук

**Попков Сергей Юрьевич**

AuthorID: 750081

Всероссийский научно-исследовательский институт труда, Научно-исследовательский институт труда и социального страхования (Москва), доктор экономических наук

**Тимофеев Станислав Владимирович**

AuthorID: 450767

Российский государственный гуманитарный университет, юридический факультет, кафедра финансового права (Москва), доктор юридических наук

**Васильев Кирилл Андреевич**

AuthorID: 1095059

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Инженерно-строительный институт (Санкт-Петербург), кандидат экономических наук

**Солянкина Любовь Николаевна**

AuthorID: 652471

Российский государственный гуманитарный университет (Москва), кандидат экономических наук

**Карпенко Юрий Дмитриевич**

AuthorID: 338912

Центр стратегического планирования и управления медико-биологическими рисками здоровью ФМБА, Лаборатория экологической оценки отходов (Москва), доктор биологических наук.

**Малаховский Владимир Владимирович**

AuthorID: 666188

Первый Московский государственный медицинский университет им. И.М. Сеченова, Факультеты, Факультет послевузовского профессионального образования врачей,

кафедра нелекарственных методов терапии и клинической физиологии (Москва), доктор медицинских наук.

**Ильясов Олег Рашитович**

AuthorID: 331592

Уральский государственный университет путей сообщения, кафедра техносферной безопасности (Екатеринбург), доктор биологических наук

**Косс Виктор Викторович**

AuthorID: 563195

Российский государственный университет физической культуры, спорта, молодежи и туризма, НИИ спортивной медицины (Москва), кандидат медицинских наук.

**Калинина Марина Анатольевна**

AuthorID: 666558

Научный центр психического здоровья, Отдел по изучению психической патологии раннего детского возраста (Москва), кандидат медицинских наук.

**Сырочкина Мария Александровна**

AuthorID: 772151

Пфайзер, вакцины медицинский отдел (Екатеринбург), кандидат медицинских наук

**Шукшина Людмила Викторовна**

AuthorID: 484309

Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Головной вуз: РЭУ им. Г.В. Плеханова, Центр гуманитарной подготовки, Кафедра психологии (Москва), доктор философских наук

**Оленев Святослав Михайлович**

AuthorID: 400037

Московская государственная академия хореографии, кафедра гуманитарных, социально-экономических дисциплин и менеджмента исполнительских искусств (Москва), доктор философских наук.

**Терентий Ливиу Михайлович**

AuthorID: 449829

Московская международная академия, ректорат (Москва), доктор филологических наук

**Шкаренков Павел Петрович**

AuthorID: 482473

Российский государственный гуманитарный университет (Москва), доктор исторических наук

**Шалагина Елена Владимировна**

AuthorID: 476878

Уральский государственный педагогический университет, кафедра теоретической и прикладной социологии (Екатеринбург), кандидат социологических наук

**Франц Светлана Викторовна**

AuthorID: 462855

Московская государственная академия хореографии, научно-методический отдел (Москва), кандидат философских наук

**Франц Валерия Андреевна**

AuthorID: 767545

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Институт государственного управления и предпринимательства (Екатеринбург), кандидат философских наук

**Глазунов Николай Геннадьевич**

AuthorID: 297931

Самарский государственный социально-педагогический университет, кафедра философии, истории и теории мировой культуры (Москва), кандидат философских наук

**Романова Илона Евгеньевна**

AuthorID: 422218

Гуманитарный университет, факультет социальной психологии (Екатеринбург), кандидат философских наук

**Ответственный редактор**  
Чукмаев Александр Иванович  
Доктор юридических наук, профессор кафедры уголовного права.  
(Астана, Казахстан)

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов. При перепечатке ссылка на журнал обязательна. Материалы публикуются в авторской редакции.

Адрес редакции:

198320, Санкт-Петербург, Город Красное Село, ул. Геологическая,  
д. 44, к. 1, литера А

**Адрес электронной почты:** [info@national-science.ru](mailto:info@national-science.ru)

**Адрес веб-сайта:** <http://national-science.ru/>

Учредитель и издатель ООО «Логика+»

Тираж 1000 экз.

Отпечатано в типографии 620144, г. Екатеринбург,  
улица Народной Воли, 2, оф. 44

**Художник:** Венерская Виктория Александровна

**Верстка:** Коржев Арсений Петрович

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций.