



**НАУЧНЫЙ
ФОРУМ**
nauchforum.ru

ISSN 2618-6829



СХС VII Студенческая международная
заочная научно-практическая
конференция

МОЛОДЕЖНЫЙ НАУЧНЫЙ ФОРУМ
№6(197)

г. МОСКВА, 2023



МОЛОДЕЖНЫЙ НАУЧНЫЙ ФОРУМ

*Электронный сборник статей по материалам СХСVII студенческой
международной научно-практической конференции*

№ 6 (197)
Февраль 2023 г.

Издается с декабря 2017 года

Москва
2023

УДК 08
ББК 94
М75

Председатель редколлегии:

Лебедева Надежда Анатольевна – доктор философии в области культурологии, профессор философии Международной кадровой академии, г. Киев, член Евразийской Академии Телевидения и Радио.

Редакционная коллегия:

Арестова Инесса Юрьевна – канд. биол. наук, доц. кафедры биоэкологии и химии факультета естественнонаучного образования ФГБОУ ВО «Чувашский государственный педагогический университет им. И.Я. Яковлева», Россия, г. Чебоксары;

Ахмеднабиев Расул Магомедович – канд. техн. наук, доц. кафедры строительных материалов Полтавского инженерно-строительного института, Украина, г. Полтава;

Бахарева Ольга Александровна – канд. юрид. наук, доц. кафедры гражданского процесса ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия», Россия, г. Саратов;

Бектанова Айгуль Карибаевна – канд. полит. наук, доц. кафедры философии Кыргызско-Российского Славянского университета им. Б.Н. Ельцина, Кыргызская Республика, г. Бишкек;

Волков Владимир Петрович – канд. мед. наук, рецензент АНС «СибАК»;

Елисеев Дмитрий Викторович – кандидат технических наук, доцент, начальник методологического отдела ООО "Лаборатория институционального проектного инжиниринга";

Комарова Оксана Викторовна – канд. экон. наук, доц. доц. кафедры политической экономики ФГБОУ ВО "Уральский государственный экономический университет", Россия, г. Екатеринбург;

Лебедева Надежда Анатольевна – д-р филос. наук, проф. Международной кадровой академии, чл. Евразийской Академии Телевидения и Радио, Украина, г. Киев;

Маршалов Олег Викторович – канд. техн. наук, начальник учебного отдела филиала ФГАОУ ВО "Южно-Уральский государственный университет" (НИУ), Россия, г. Златоуст;

Орехова Татьяна Федоровна – д-р пед. наук, проф. ВАК, зав. кафедрой педагогики ФГБОУ ВО «Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова», Россия, г. Магнитогорск;

Самойленко Ирина Сергеевна – канд. экон. наук, доц. кафедры рекламы, связей с общественностью и дизайна Российского Экономического Университета им. Г.В. Плеханова, Россия, г. Москва;

Сафонов Максим Анатольевич – д-р биол. наук, доц., зав. кафедрой общей биологии, экологии и методики обучения биологии ФГБОУ ВО "Оренбургский государственный педагогический университет", Россия, г. Оренбург;

М75 Молодежный научный форум. Электронный сборник статей по материалам СХС VII студенческой международной научно-практической конференции. – Москва: Изд. «МЦНО». – 2023. – № 6 (197) / [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: [https://nauchforum.ru/archive/MNF_interdisciplinarity/6\(197\).pdf](https://nauchforum.ru/archive/MNF_interdisciplinarity/6(197).pdf)

Электронный сборник статей СХС VII студенческой международной научно-практической конференции «Молодежный научный форум» отражает результаты научных исследований, проведенных представителями различных школ и направлений современной науки.

Данное издание будет полезно магистрам, студентам, исследователям и всем интересующимся актуальным состоянием и тенденциями развития современной науки.

Оглавление

Рубрика 1. «Технические науки»	4
КАСКАДНОСТЬ CSS	4
Исаева Кристина Валерьевна Гнеушев Сергей Алексеевич	
Рубрика 2. «Экономика»	9
РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА АЛТАЙСКОГО КРАЯ В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ДО 2030 ГОДА С ПРОГНОЗОМ ДО 2035 ГОДА	9
Бондарев Алексей Николаевич	
ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ВНЕДРЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НЕФИНАНСОВЫХ СЕРВИСОВ БАНКОВСКОГО СЕКТОРА	16
Горюнов Владислав Александрович	
НОВЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ И ТЮРКОЯЗЫЧНЫЕ СТРАНЫ	21
Чжан Бинь Надыров Шерипжан Марупович	
Рубрика 3. «Юриспруденция»	34
ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО СЛЕДСТВИЯ	34
Глинкина Виктория Максимовна Рябчиков Вадим Вячеславович	
ВНЕСУДЕБНОЕ БАНКРОТСТВО ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ	38
Нагайцева Екатерина Андреевна	

РУБРИКА 1.

«ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ»

КАСКАДНОСТЬ CSS

Исаева Кристина Валерьевна

студент,

Ульяновский авиационный колледж –

Межрегиональный центр компетенций,

РФ, г. Ульяновск

Гнеушев Сергей Алексеевич

научный руководитель, преподаватель

Ульяновский авиационный колледж –

Межрегиональный центр компетенций,

РФ, г. Ульяновск

Аннотация. В статье объясняется почему таблицы стилей называют каскадными, как происходит взаимодействие стилей между собой внутри документа.

Ключевые слова: CSS, каскадность CSS, приоритеты стилей, селекторы, объявление !important, конфликт сетей.

Как известно, стиль на веб-страницу можно добавить тремя способами:

- подключение внешней таблицы стилей;
- добавление внутренней таблицы стилей в HTML-документ через тег <style>;
- определение стиля элемента, применяя к тегу атрибут style с необходимыми значениями (inline-стиль).

Эти способы добавления стилей могут использоваться одновременно. Так, для тегов <p> может быть одновременно задан стиль как во внешней таблице стилей, так и во внутренней. Также несколько вариантов форматирования тегов <p> могут быть записаны в одной таблице стилей (рисунок 1).

```

1 | p {color: green;}
2 | .your_class p {color: yellow;}
3 | #your_id p {color: red;}

```

Рисунок 1. варианты форматирования тегов <p>

Цель работы – изучение каскадности CSS. Для достижения поставленной цели, необходимо решить следующие задачи: изучить различные источники информации по данной теме, определить то, каким образом браузер расставляет приоритеты между стилями, какой стиль будет выбран и по какому принципу.

Для начала определим, что такое каскадность CSS. Это такой механизм, с помощью которого возможно применение более одного правила CSS к элементу HTML-документа. Правила могут исходить из различных источников:

- из внешней и внутренней таблицы стилей,
- от механизма наследования,
- от родительских элементов,
- от классов и ID,
- от селектора тега,
- от атрибута style и т. д.

Так как в этих случаях часто происходит конфликт стилей, была создана система приоритетов: в конечном результате будет применен тот стиль, который исходит от источника с более высоким приоритетом.

Таблица 1.

Таблица значимости селекторов (чем больше вес, тем выше приоритет)

Селектор тега:	1
Селектор класса:	10
Селектор ID:	100
Inline-стиль:	1000

В случае если селектор состоит из других селекторов, необходимо посчитать их общий вес. За каждый селектор добавляется 1 в соответствующую ячейку. В остальных ячейках стоят нули. Чтобы получить общий вес, необходимо совместить все числа в ячейках.

Пример получения общего веса селекторов

Селектор	ID	Класс	Тег	Общий вес
p	0	0	1	1
.your_class	0	1	0	10
p.your_class	0	1	1	11
#your_id	1	0	0	100
#your_id p	1	0	1	101
#your_id .your_class	1	1	0	110
p a	0	0	2	2
#your_id #my_id .your_class p a	2	1	2	212

Когда вес двух селекторов совпадает, приоритет отдается стилю, находится в коде ниже. В случае, когда для одного элемента задан стиль и во внешней, и во внутренней таблицах, приоритет отдается стилю в таблице, находящейся в коде ниже.

Когда необходимо повесить значимость какого-либо свойства, можно добавить к нему объявление `!important` (рисунок 2).

```

1 | p {color: red !important;}
2 | p {color: green;}

```

Рисунок 2. Применение объявления `!important`

Также `!important` перекрывает `inline`-стили. Однако, данное объявление принято использовать только в тех случаях, когда конфликт стилей нельзя исключить иными способами.

Так как браузеры имеют большое количество отличий во встроенных стилях, при написании собственного стиля CSS, можно воспользоваться методом сброса встроенных стилей, чтобы не создавались помехи для кроссбраузерности.

В целом, инструмент для сброса стилей – это та же таблица CSS, где описаны правила, которые сбрасывают встроенные стили браузеров, устанавливая базовые значения свойств. Такая таблица называется `reset.css` и служит для того, чтобы была возможность начать создавать стиль «с нуля».

```

1  html, body, div, span, applet, object, iframe,
2  h1, h2, h3, h4, h5, h6, p, blockquote, pre,
3  a, abbr, acronym, address, big, cite, code,
4  del, dfn, em, img, ins, kbd, q, s, samp,
5  small, strike, strong, sub, sup, tt, var,
6  b, u, i, center,
7  dl, dt, dd, ol, ul, li,
8  fieldset, form, label, legend,
9  table, caption, tbody, tfoot, thead, tr, th, td,
10 article, aside, canvas, details, embed,
11 figure, figcaption, footer, header, hgroup,
12 menu, nav, output, ruby, section, summary,
13 time, mark, audio, video {
14     margin: 0;
15     padding: 0;
16     border: 0;
17     font-size: 100%;
18     font: inherit;
19     vertical-align: baseline;
20 }
21 /* HTML5 display-role reset for older browsers */
22 article, aside, details, figcaption, figure,
23 footer, header, hgroup, menu, nav, section {
24     display: block;
25 }
26 body {
27     line-height: 1;
28 }
29 ol, ul {
30     list-style: none;
31 }
32 blockquote, q {
33     quotes: none;
34 }
35 blockquote:before, blockquote:after,
36 q:before, q:after {
37     content: '';
38     content: none;
39 }
40 table {
41     border-collapse: collapse;
42     border-spacing: 0;
43 }

```

Рисунок 3. Стандартная таблица сброса

Такой вариант таблицы Reset.css был разработан Эриком Мейер –американским веб-дизайнером, который широко известен благодаря своей работе над веб-стандартами.

Что же можно сделать с помощью таблицы представленной выше?

- в первом селекторе собраны наиболее популярные теги, для которых удаляются все отступы, рамки и поля, а также назначается размер шрифта 100%;

- второй групповой селектор предназначен для правильного отображения тегов HTML5 в старых браузерах;
- с помощью свойства `line-height` селектора `body` устанавливается одинаковый интерлиньяж (межстрочный интервал) для текста;
- для списков `ol`, `ul` убраны маркеры;
- отменены кавычки и другой контент перед и после содержимого тегов `blockquote`, `q`;
- упрощено добавление рамок для ячеек таблиц.

Таким образом, конечный стиль элемента, который отображается в браузере – это комбинация нескольких последовательно примененных стилей. В случае конфликта нескольких стилей включается правило приоритетов. Предпочтение отдается более значимому стилю. И чтобы создавать грамотные таблицы стилей, необходимо знать, как работают правила распределения приоритетов между стилями.

Список литературы:

1. Каскад и наследование : сайт – 07.11.2022 – URL: https://developer.mozilla.org/ru/docs/Learn/CSS/Building_blocks/Cascade_and_inheritance (дата обращения 20.10.2022) - Текст: электронный.
2. Каскадность в CSS : сайт – 2016-2023 – URL: https://basicweb.ru/css/css_kaskadnost.php (дата обращения 20.10.2022) - Текст: электронный.
3. Построение правила css. Виды селекторов Построение правила css : сайт – 2018-2019 – URL: <https://studfile.net/preview/7475742/page:15/> (дата обращения 20.10.2022) - Текст: электронный.
4. Приоритеты в Css и их повышение за счет Important, комбинация и группировка селекторов, пользовательские и авторские стили : статья, автор: Дмитрий Петров – 07.01.2021 – URL: <https://ktonanovenkogo.ru/html/uroki-css/priority-css-important-kombinacii-gruppirovka-selektorov-polzovatelskie-avtorskie-stili.html> (дата обращения 20.10.2022) - Текст: электронный.
5. Современный учебник CSS : сайт – 2017 – URL: <http://m.siterx.ru/prodvizhenie/sozдание-sajtov/blog/uchebnik-css/azy-css/kaskadnost.html> (дата обращения 20.10.2022) - Текст: электронный.

РУБРИКА 2.
«ЭКОНОМИКА»

**РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА АЛТАЙСКОГО КРАЯ
В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ
ДО 2030 ГОДА С ПРОГНОЗОМ ДО 2035 ГОДА**

Бондарев Алексей Николаевич

*студент,
Алтайский Государственный Университет,
РФ, г. Барнаул*

**DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORT IN THE ALTAI
TERRITORY AS PART OF THE IMPLEMENTATION OF THE
TRANSPORT STRATEGY UNTIL 2030 WITH A FORECAST UNTIL 2035**

Bondarev Alexey Nikolaevich

*Student,
Altai State University,
Russia, Barnaul*

Аннотация. В статье раскрываются проблемы функционирования пассажирского транспорта Алтайского края, формы взаимодействия различных уровней власти (федеральной, региональной и местного самоуправления) при решении проблем транспортного обслуживания, влияние бюджетных инвестиций на функционирование транспортной инфраструктуры Алтайского края, правовые и экономические особенности функционирования транспортных предприятий, варианты и сложности решения данных видов проблем. В целях совершенствования функционирования маршрутной транспортной сети региона предложены рекомендации, подведены предварительные итоги.

Abstract. The article reveals the problems of functioning of passenger transport in the Altai Territory, forms of interaction of various levels of government (federal, regional and local self-government) in solving problems of transport services, the impact of budget investments on the functioning of the transport infrastructure of the

Altai Territory, legal and economic features of the functioning of transport enterprises, options and difficulties of solving these types of problems. In order to improve the functioning of the route transport network of the region, recommendations are proposed, preliminary results are summed up.

Ключевые слова: маршрутная транспортная сеть, внутри муниципальные перевозки, муниципальные дотации, автотранспортное предприятие.

Keywords: intra-municipal transportation, route transport network, municipal subsidies, motor transport enterprise.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. подготовлена в соответствии с национальными целями и задачами развития России, и максимально учитывает экономические интересы и ожидания всех субъектов рынка транспортных услуг. Стратегия так же обеспечивает интересы граждан Российской Федерации проживающих в городах и селах удаленных от административных центров, а так же учитывает интересы труднодоступных районов страны.

Обновленная транспортная стратегия строиться вокруг современных запросов человека, в интересах высокого качества жизни граждан, открывает дополнительные возможности для развития бизнеса, в том числе малого и среднего. Согласно транспортной стратегии каждый гражданин России, где бы он ни жил, должен быть обеспечен надежным, безопасным транспортным сообщением. Это требование прямо закреплено в Конституции Российской Федерации.

В новой транспортной стратегии России определены принципы развития опорной сети транспортного комплекса, принципы развития транспортных услуг. Документом предусматривается ускоренная цифровизация транспортного комплекса и внедрение прорывных технологических решений. В период до 2035 г. в отрасль планируется направить более 60 трлн. руб. Совокупный эффект для экономики страны от данных инвестиций составит порядка 160 трлн. руб. [1].

Региональные власти в рамках обновленной транспортной стратегии рассчитывают привлечь федеральное финансирование для обновления подвижного состава общественного транспорта, а так же реализации высоко технологичных проектов в области транспорта. Данная проблема характерна и для Алтайского края, как и для большинства регионов страны.

Так в рамках реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом до 2035 г., в конце 2021 г. правительство Алтайского края за счет средств регионального бюджета закупило 130 автобусов «ГАЗ» и 63 автобуса «ПАЗ» на общую сумму 500 млн руб. Техника предназначалась для 55 муниципалитетов, оформивших заявки в Минтрансе Алтайского края. Результатом этого приобретения техники стало открытие 89 новых пассажирских муниципальных маршрутов в районах Алтайского края в 2022 г. При этом в двух районах Алтайского края – Шипуновском и Змеиногорском - были образованы новые муниципальные автотранспортные предприятия. Так по данным Минтранса Алтайского края на начало ноября 2022 г. эксплуатация приобретенных по данной программе автобусов организована на 182 маршрутах края, 89 из которых новые маршруты. Данные автобусные маршруты были открыты в 2022 г, обеспечив транспортную доступность 322 населенных пунктов Алтайского края. По данным направления за первое полугодие 2022 г. оценочно перевезено порядка 680 тыс. чел.[2].

Над созданием муниципального транспортного предприятия всерьез задумались и власти города Барнаула. На начальном этапе оно должно появиться на базе МУП "Горэлектротранс", которое в настоящее время осуществляет трамвайное и троллейбусное сообщение. Администрация города планирует закупить в 2023 г. первые 18 низкопольных автобусов повышенной вместимости, для осуществления муниципальных перевозок на маршрутах города. По предварительным подсчетам, на покупку автобусов городу понадобится около 300 млн. руб. В дальнейшем по мере увеличения численности подвижного состава планируется выделить автобусные пассажирские перевозки в отдельный вид

экономической деятельности, с созданием самостоятельного пассажирского автотранспортного предприятия.

В 2022 г. в краевой столице было проведено комплексное исследование маршрутной сети города, итоги которого легли в основу новой транспортной схемы движения пассажирского транспорта. Данную схему движения планируют "синхронизировать" с обновленным генеральным планом города Барнаула [3].

В рамках исследования эксперты проанализировали интенсивность движения общественного транспорта в городе Барнауле, количество перевезенных пассажиров, тарифы и методы контроля.

Победителем конкурсных процедур на разработку комплексной схемы транспортного обслуживания населения города Барнаула стала Московская компания "Центр экономики инфраструктуры" (ЦЭИ). Стоимость выполнения работ составила 18,4 млн. руб.

Согласно заключенному контракту эксперты провели анализ транспортной системы города Барнаула. Специалисты провели детальный анализ интенсивности движения общественного транспорта, количества перевезенных пассажиров, тарифов и методов контроля. На основе данных операторов сотовой связи был проведен анализ перемещения населения между районами города.

Итогом работы явилось построение комплексной схемы транспортного обслуживания населения города Барнаула. Специалисты разработали математическую модель транспортной системы, предложили способы оптимизации сети маршрутов общественного транспорта и повышения скорости движения потока.

Кроме того, впервые за долгое время в Барнауле за счет краевого бюджета закупят 10 новых трамваев. На закупку техники выделено 716,4 млн. руб. Контракт заключен с компанией "Автотехкомплект". Согласно контракта транспорт должен поступить в Барнаул до 31 марта 2023 г. Такая закупка за счет краевых средств осуществляется впервые за долгое время, и это, безусловно знаковое событие для города Барнаула.

Так же власти города Барнаула проводят активную политику по стимулированию частных перевозчиков работающих на маршрутах города к обновлению подвижного состава.

В рамках этой политики мэрия намерена заключать с перевозчиками города Барнаула долгосрочные контракты на транспортное обслуживание населения по регулируемым маршрутам, сроком 7-10 лет. Это позволит перевозчикам обновлять подвижной состав, в том числе за счет средств коммерческих кредитов и иных источников доходов. Пассажироперевозчики в свою очередь пообещали регулярно обновлять подвижной состав, если с мэрией города будет заключен такой долгосрочный контракт. Предполагается, что увеличение сроков контрактов позволит обеспечить перевозчикам долгосрочное планирование своей финансово-хозяйственной деятельности, в первую очередь по обновлению автобусов, привлекая дополнительные заемные средства.

Кроме того, важным аспектом реализации обновленной транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. стало повышение транспортной доступности населения, и создание единой тарифной зоны транспорта общего пользования в городе Барнауле.

Единая тарифная зона предполагает, что с 1 января 2023 г. стоимость проезда в городе Барнауле и его пригороде станет одинаковой. Так жители города неоднократно обращались к властям с просьбой уравнивать цены на городских и пригородных маршрутах, чтобы сделать пользование пригородными маршрутами удобнее. Кроме того, механизм образования цены на пригородных маршрутах не всегда понятен, так как не всегда итоговая стоимость поездки зависит от протяженности маршрута.

На основании расчетов, произведенных комитетом по транспорту города Барнаула совместно с МУП "Центртранс", дополнительные расходы бюджета города по увеличению стоимости муниципальных контрактов пассажироперевозчиков в этом случае составят ориентировочно 59 млн. руб.

Устранение тарифных различий для многих пассажиров станет примером снижения стоимости проезда. Общее значение, к которому приведут цены на

проезд в городе Барнауле составит 30 руб. Это меньше, чем действовавшие раньше тарифы на пригородных маршрутах.

Немаловажным фактором привлечения горожан к пользованию общественным транспортом явилась организация выделенных полос для общественного транспорта на некоторых особо оживленных участках города Барнаула.

Выделенные полосы организованы для избегания появления автомобильных заторов. Выделенная полоса – это сегмент дороги, по которому может перемещаться только общественный транспорт. Количество автомобилей на такой линии, серьезно сокращается, что делает движение значительно легче и быстрее, а соответственно уменьшает время, проведенное пассажиром в пути следования. Данные организационные мероприятия значительно повысят привлекательность общественного транспорта города как средства передвижения.

Еще одним аспектом доступности общественного транспорта для разных слоев населения города Барнаула в рамках реализации обновленной транспортной стратегии стало появление в Барнауле единого проездного для учащихся. Причем действует он как на электротранспорте, так и в автобусах.

В настоящее время в городе запустили два вида единых проездных: школьный и студенческий. Нужно отметить, что получить проездной могут лишь студенты младше 24 лет, обучающиеся на очной форме обучения, и только в вузах, расположенных в Барнауле. Стоимость такого проездного составила 600 руб., стоимость проездного билета школьника сформировалась в размере 400 руб. В итоге средняя стоимость проезда для школьников и студентов по проездным билетам составила от 9 до 15 руб., что несомненно повысило транспортную доступность для слабо защищенных слоев населения.

18 мая 2022 г. в рамках реализации программы цифровизации транспортного комплекса города Барнаула, состоялся круглый стол "Цифровые решения транспортной инфраструктуры". Участники круглого стола обсудили вопросы по созданию интеллектуальной транспортной системы (ИТС) в Барнаульской агломерации. Организатором встречи выступила компания "Ростелеком", исполнитель работ по подготовке технической документации к данному проекту.

Цель создания ИТС в Барнаульской агломерации – повысить уровень безопасности дорожного движения и качество транспортного обслуживания, улучшить планирование и управление, а также снизить вредное воздействие транспортного комплекса на окружающую среду.

В 2020 г. Алтайский край стал одним из первых субъектов РФ, который получил федеральные субсидии на реализацию данного проекта ИТС. Далее "Ростелеком" подготовил техническую документацию по данному проекту. В 2021 г. на первом этапе работ, в Барнауле были созданы центр обработки данных и центр управления дорожным движением. Общий объем средств заложенных на реализацию данной программы ориентировочно составит 220 млн. руб.

Все выше перечисленные мероприятия будут реализованы в рамках обновленной транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом до 2035 г., и несомненно позволят улучшить доступность и качество транспортного обслуживания пассажиров на территории Алтайского края.

Список литературы:

1. Правительство Российской Федерации, Распоряжение от 27 ноября 2021 г. № 3363-р МОСКВА. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.
2. Руководство Министерства транспорта вручило главам районов новые автобусы // Министерство транспорта Алтайского края. URL: <https://mintrans.alregn.ru/news/rukovodstvo-ministerstva-transporta-vruchilo-glavam-raionov-novye-avtobusy>.
3. Кочеткова Е.Н. Когда и как в Барнауле планируют запустить муниципальные автобус // Толк URL: <https://tolknews.ru/obsestvo/136413-skolko-avtobusov-zakupyat-dlya-munitsipalnogo-predpriyatiya-barnaula>.

ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ВНЕДРЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НЕФИНАНСОВЫХ СЕРВИСОВ БАНКОВСКОГО СЕКТОРА

Горюнов Владислав Александрович

студент,

*Северный (Арктический) Федеральный университет
имени М.В. Ломоносова, РФ, г. Архангельск*

В современном мире банки стараются идти в ногу с передовыми технологиями и разрабатывают различные небанковские продукты, объединяя их в единую экосистему. Нефинансовые сервисы сейчас набирают особую популярность, так как с помощью их банки могут приумножать свою прибыль и увеличивать количество клиентов.

Банк ВТБ – современная организация, с быстроразвивающимися технологиями, она должна удовлетворять не только финансовые потребности человека, но и эмоциональные, создавая комфортные условия для получения различного рода услуг.

Таким образом, актуальность данного исследования обусловлена высокой значимостью развития нефинансовых сервисов банка ВТБ для социально-экономического положения региона.

Проблема исследования состоит в том, что при наличии достаточного инновационного потенциала банка ВТБ, население не может полноценно удовлетворять свои жизненные потребности, вследствие недостаточного количества предоставления нефинансовых сервисов банком. Целью исследования является разработка ключевых методов по внедрению системы нефинансовых сервисов банка ВТБ, для развития социально-экономического положения территории.

Новизна исследования, представленного в статье, заключается в том, что в рамках деятельности банка ВТБ не применялись стратегии, способствующие созданию новых, уникальных услуг. Внедрение нефинансовых сервисов банка позволит облегчить жизнь населению и внести весомый вклад в развитие экономики региона.

Нефинансовые сервисы банка – это своего рода современная система предоставления населению розничного вида услуг, к данным услугам может относиться вызов такси, доставка продуктов, заказ/отправка почты и т.д.

Теоретические и практические подходы к развитию и внедрению нефинансовых сервисов банка широко исследованы в работах зарубежных ученых, которые применительно к банковской системе рассматривают значимость развития инновационных технологий для экономики территории, фокусируя свое внимание на их проблемах.

Чтобы как можно объективнее подойти к оценке необходимости внедрения нефинансовых сервисов банка ВТБ, был проведен опрос населения Архангельской области. В нем приняло участие 59 человек, из них 86 % – женщин и 24% – мужчин. 54 % опрошенных представили возрастную категорию 18-35 лет, остальные 46 % респондентов – от 35 лет и старше.

Исследователями был рассмотрен вопрос о том, знают ли они о нефинансовых сервисах ВТБ. Из всех респондентов знают о данных услугах всего 23 % от общего числа опрошенных. Остальные 77% опрошенных о существовании данных сервисов не знают.

97 % опрошенных подтвердили, что использование нефинансовых сервисов во многом упрощает их жизненные задачи. Более того, многие отметили, что пользовались бы еще большим видом подобных услуг, если бы их предоставлял банк ВТБ.

Доля людей, которые пользуются нефинансовыми услугами сторонних банков, весомо превысило в пользу Сбербанка, с долей опрошенных 76 %.

Причем, многие прокомментировали, что не все банки предоставляют качественные услуги, у многих возникают трудности с системным обеспечением, что во многом затрудняет работу в системе банка.

36 % респондентов считают, что за счет внедрения нефинансовых сервисов у населения появится больший выбор в получении услуг. 28% опрошенных считают, что внедрение данных сервисов позволит сэкономить время населения

в получении услуг. Многие респонденты отметили, что внедрение нефинансовых сервисов поможет сократить уровень мошенничества.

Из проведенного выше анкетирования, можно сделать вывод, что большая часть респондентов уверена, что внедрение нефинансовых сервисов эффективно повлияет на развитие банка и во многом упростит их жизненные задачи. Следовательно, можно сделать вывод, что внедрение нефинансовых сервисов необходимо банку, так как данные сервисы будут востребованы среди клиентов.

Анализируя отечественный опыт развития банковской системы, то к основным факторам, которые сдерживают инновационное развитие банка, можно отнести, во-первых, рост инновационных технологий предприятий территории. Быстро растущий темп предприятий, иногда сдерживает деятельность других организаций. А развитие информационных технологий заставляет банк подстраивать свою систему под современную бизнес-модель. Во-вторых, усиление конкуренции на рынке. Как всем известно, первое место по развитости инновационных технологий занимает Сбербанк, поэтому серьезная конкуренция вынуждает банков разрабатывать новые продукты и услуги. Ежегодно внедрять в свою деятельность уникальные нефинансовые сервисы, опережая своих конкурентов. В-третьих, рост информационных технологий. Иногда банк не успевает за темпом роста информационных технологий, поэтому создает определенные неудобства для потенциальных клиентов.

При этом показатели банка ВТБ уступают показателям Сбербанка. Для наглядности представим результаты сравнения в виде лепестковой диаграммы (рисунок 3).



Рисунок 3. Результат сравнения (бенчмаркинг) ВТБ и Сбербанка по уровням развития и интеграции цифровых производственных технологий

Как можно заметить по всем показателям Сбербанк одерживает лидирующие позиции.

Внедряя в деятельность банка ВТБ новые и уникальные нефинансовые сервисы, банк сможет стать крупным холдингом, оказываемым различного рода услуг населению.

В современных условия, к наиболее актуальным инновациям, рассматриваемых в рамках банковской сферы, можно отнести такие нефинансовые сервисы, как:

- внедрение формата видеообслуживания;
- внедрение на информационные площадки банка офлайн- и онлайн-каналы предоставления банковских услуг;
- внедрение услуг обслуживания населения, например, доставка продуктов, покупка абонементов в досуговые организации, заказ вещей и т.д.;
- внедрение систем записи на государственные услуги, например, запись ко врачу, запись на сдачу прав, прохождение комиссии и т.д.;

- внедрение сервисов при покупке билетов на самолет, покупке билетов в кинотеатры.

Выполняя вышеперечисленные мероприятия, банк ВТБ не только увеличит доходную часть, но и станет одним из передовых банков с высоким уровнем развития инновационных систем [4, с. 25].

Таким образом, результаты данного исследования состоят в том, что существующие сегодня основные банковские системы можно усовершенствовать и перевести большее количество нефинансовых услуг в единый холдинг под одним брендом. Банковская деятельность, в первую очередь, ориентирована на потребителей, это касается и инноваций. Все инновационные услуги и продукты реализуются с целью дальнейшей значимости для клиента, все потому, что именно покупатель определяет уровень развития новых сервисов и их непосредственное влияние на свою жизнь. Сегодня увеличение инноваций в основном связано со стремительно развивающимся рынком цифровых технологий и появлением новых вариантов поиска, объединения и анализа данных.

Список литературы:

1. Ахмедов С.В. Понятие «банковская система»: современные подходы к определению и системный анализ/ С.В. Ахмедов, Р. Шихахмедов // Финансы и кредит. – 2010. – С. 22 – 36.
2. Иванова Т.Ю. Банковское дело. Управление в современном банке – М.: КноРус, 2016. – 304 с.
3. Коробова Г.Г. Банковские информационные системы и технологии. Технология банковского учета – М.: Финансы и статистика, 2018. – 384 с.
4. Мурычев А.В. Проблемы инновационного управления банковской деятельностью в России – М.: ИНФРА-М, 2019. – 412 с.
5. Тавасиева А.М. Банковское дело. Управление и технологии: учебник – М.: ЮНИТИ, 2017. – 671 с.

НОВЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ И ТЮРКОЯЗЫЧНЫЕ СТРАНЫ

Чжан Бинь

*PhD Казахского национального
университет им. аль-Фараби,
Казахстан, г. Алматы*

Надыров Шерипжан Марупович

*научный руководитель, д-р геогр. наук, профессор,
Казахского национального университет им. аль-Фараби,
Казахстан, г. Алматы*

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы определения места и роли тюркоязычных стран в системе нового экономического пояса Шелкового пути, их влияния на региональную реконструкцию пространственной организации экономики и формирование транспортно-логистических центров. В этих условиях тюркоязычным странам необходимы новые парадигмы социально – экономического развития сочетающие решение задач формирования НЭПШП с учетом их собственных интересов. Объективно, НЭПШП должен ускорить экономическую консолидацию, основу интеграции, но интеграции, основанной не на этнических принципах, а на принципах сохранения национальной идентичности тюркоязычных народов и единства общетюркских корней. В силу этого обстоятельства политика тюркоязычных стран в отношении развития НЭПШП должна определяться особым, гибким подходом, который видится в реализации принципа постепенного встраивания тюркоязычных стран в мировые инновационные технологические цепи при максимальной эффективности природопользования, важнейшего условия функционирования нового экономического пояса Шелкового пути с учетом их экономической безопасности. Вопрос в том, в какой степени возникнет общая модель тюркского экономического сотрудничества и как она будет соотноситься с существующими реалиями в регионе Центральной Азии? Каково будет место Турции в предлагаемой модели? Каким образом становление на евразийском пространстве ещё одной международной организации Совета сотрудничества тюркоязычных государств (ССТГ) будет соотноситься со

сложившимися в тюркоязычных странах реалиями. Возможно ли использование территории тюркоязычных стран не в качестве транзита, а как фактора способного повлиять не только на рост, но и развитие их национальных экономик в контексте встраивания в мировые технологические цепи и перехода на новые технологические уклады

Ключевые слова: Новый экономический пояс Шелкового пути, тюркоязычные страны, геополитика, геоэкономика, парадигма, стратегия.

Введение. Оценка роли и места тюркоязычных стран в системе нового экономического пояса Шелкового пути (НЭПП) и их потенциала для экономического, технологического, человеческого и интеллектуального прорыва в регионе является сложной субрегиональной и геополитической задачей. При этом помимо выявления позитивных и негативных сторон НЭПП требуется научно обосновать возможные последствия данного проекта для тюркоязычных стран в целом, и для каждой страны в отдельности, поскольку НЭПП не только единство, но и противоположность интересов, обусловленных многими причинами. Так, НЭПП, после реализации проекта должен превратиться в глобальную логистическую цепь и стать частью мировой экономики, способной противостоять негативным проявлениям мировой финансово-экономической системы. Но это не означает, что исчезнут проблемы на глобальном, субрегиональном, региональном уровне у стран участников НЭПП, в том числе и у тюркоязычных стран Центральной Азии, Азербайджана и Турции.

Использование территорий тюркоязычных стран Центральной Азии в качестве транзитных путей логично способствует не только росту, но и развитию их национальных экономик в контексте интеграции в глобальные технологические цепочки и перехода к новым технологическим моделям, если это станет приоритетным для национальных экономик тюркоязычных стран. Так, складывающаяся ситуация в турецко-российских отношениях и в целом с Евразийским Экономическим Союзом (ЕАЭС) и наметившаяся линия геополитического

разлома, после известных событий лета 2016 года в Турции, объективно усиливает сотрудничество тюркоязычных стран, не только в социально-культурном, гуманитарном, но и в экономическом отношениях. Вместе с тем экономический пояс Шелкового пути пролегает через самый оживленный экономический коридор, вдоль которого расположены более 60 стран, с населением около 4,5 млрд. человек, а их объемы экономик составляют примерно 21 триллион долларов США, что равно 63% и 29 % от мирового итога соответственно [1, с.3]. С одной стороны – это растущая экономика Восточной Азии, с другой – развитая экономика Европы, а между ними расположены страны, включая тюркоязычные, с огромным потенциалом для развития. Этим во многом обусловлены направления экономического пояса Шелкового пути (рис. 1):

- первое из Китая через Центральную Азию и Россию в Европу (Балтийского моря);
- второе из Китая через Центральную Азию в Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря;
- третье из Китая до Юго-восточной Азии, Южной Азии и до Индийского океана.

Направлений морского Шелкового пути 21 века два:

- первое из китайских портов через Южно-китайское море до Индийского океана и дальше до Европы;
- второе из китайских портов через Южно-китайское море до южной акватории Тихого океана.



Рисунок 1. Основные маршруты нового экономического пояса Шелкового пути

В этих условиях тюркоязычным странам необходимы новые парадигмы социально – экономического развития сочетающие решение задач формирования НЭШП с учетом их собственных интересов. Объективно выражаясь, НЭШП должен ускорить экономическую интеграцию, которая является основой для интеграции, но интеграции, основанной не на принципе этнической принадлежности, а на принципе единства в сохранении самобытности тюркоязычных народов и общих корней тюркских языков. Это в определенной степени повысит духовную культуру населения и усилит его устремления по отношению к цивилизационному, социально-экономическому и технологическому разрыву, который существует между ним и населением постиндустриальных стран. На основе таких парадигм должны разрабатываться стратегии социально-экономического развития с соответствующим механизмом перехода к новым технологическим укладам, реконфигурации территорий, как градостроительной основы функционирования национальных экономик, формирования городских агломераций и финансовых центров мирового, субрегионального и регионального уровней, оказывающих влияние на значительную часть НЭШП и ЕАЭС.

Современная ситуация в тюркоязычных странах. Во многом обусловлена особенностями размещения зон экстремизма или потенциального экстремизма вдоль НЭПП, которые на географической карте в основном совпадают либо с зонами концентрации энерго – и других стратегических ресурсов, либо с ключевыми зонами в достижении геостратегических целей. По иронии судьбы, это прежде всего границы между Западом и Китаем и исламским миром, важной частью которого является тюркский мир. Они совпадают с границами демократических и авторитарных режимов, перераспределением ресурсного потенциала и сфер влияния основных геополитических субъектов, а также границами глобального лидерства в 21 веке. Восточная часть этой зоны, включает страны Центральной Азии или «Большой Центральной Азии» (БЦА), концепция которой разработана в конце XX века американскими учеными, которые помимо Казахстана, Узбекистана, Киргизии, Таджикистана и Туркмении включают Афганистан и Синьцзян, а также прилегающие к этому региону территории России, Монголии, Индии, Пакистана и Ирана [2, с.180]. В связи с этим китайские исследователи утверждают, что государства-члены ШОС должны предотвратить реализацию американской программы БЦА. Пикантность данной проблемы заключается в том, что Концепция Шелкового пути воспринимается в России с интересом и без возражений, но не выдвигается ею в качестве официальной. Россия предпочитает использовать термин "евразийская интеграция" и хотела бы сохранить свое традиционное влияние в Центральной Азии за счет равноправного сотрудничества и добровольного восстановления политических и экономических связей на взаимовыгодной основе, для чего есть все основания. Однако тюркоязычные страны Центральной Азии вместе со своими южными соседями являются проблемными зонами не только для России, но и для современного мира в целом. Вопрос заключается в том, что насколько Россия может защищать свои интересы от других геополитических игроков, включая Китай, который доминирует в экономике стран Центральной Азии, а именно в городах экономического пояса свободной торговли (рис. 2).



Рисунок 2. Города «экономического пояса» свободной торговли

• Двадцать лет экономического развития стран Центральной Азии, также как и для большинства Новых Независимых Государств (ННГ) характеризуются рядом следующих периодов:

- 1991–1999 гг. – период глубокого экономического спада на фоне жесткой дезинтеграции пространства бывшего СССР;
- 2000–2007 гг. – период динамичного экономического роста;
- 2008– до настоящего времени – период глобального финансово-экономического кризиса и первых послекризисных лет, отличающихся серьезными изменениями в процессах и динамике мировой экономики.

Сравнительный анализ социально-экономической, региональной и геополитической динамики государств Центральной Азии в 1991–2016 годах ставит ряд вопросов, ответы на которые могут определить развитие экономики тюркоязычных стран Центральной Азии в кардинально изменившихся условиях. При этом среди научных публикаций ученых из стран Центральной Азии практически нет работ, посвященных анализу ошибок, а таковые, безусловно, имеются. Оценка роли советского наследия сводится лишь к выявлению негативных сторон прошлого. Нет объективного анализа внутренних возможностей, если есть, то

они слишком завышены, а также влияния внешних факторов, то есть новых реалий – в частности быстро меняющаяся мировая и региональная конъюнктура. Разумеется, трудно делать какие-либо прогнозы без анализа трансформации постсоветского пространства и тенденций, которые будут определять будущие изменения. Насколько важна роль взаимного сотрудничества в экономическом развитии тюркоязычных государств Центральной не только в понимании высшего руководства, но и их возможностях влиять на формирование интеграционных процессов? На наш взгляд, только сообща тюркоязычные страны Центральной Азии могли бы воспользоваться своими конкурентными преимуществами, сформировать экономический механизм межгосударственного вододеления и, наконец, выйти на траекторию устойчивого регионального развития, но этого не происходит. Природно-ресурсный потенциал, социально-экономический и технологические возможности Казахстана выгодно отличаются от других стран Центральной Азии несмотря на то, что страны ЦА также не обделены недрами ресурсами. Преимущества заключаются, прежде всего, в более выгодном по сравнению с Узбекистаном, Кыргызстаном и Таджикистаном экономико-географическом положении, которое определяет определенную зависимость этих стран от Казахстана в транзите грузов в Россию и страны Европы.

Геоэкономическое положение Казахстана между Россией и Китаем также выступает мощным фактором, оказывающим позитивное влияние на рост национальной экономики Казахстана. Преимущества также заключаются в особенностях приграничных территорий по периметру казахстанско-российской границы, которые определяют развитие производственно-технологических связей, причем обоюдовыгодных с выходом на экономическую интеграцию инновационного направления. Вместе с тем Центральноазиатский регион в настоящее время больше представляет собой комплекс противоречий и очагов локального и регионального межэтнического, внутри этнического, экологического и межгосударственного напряжения. Аналогичная ситуация складывается в соседнем с Центральной Азией Афганистане и Синьцзян – Уйгурском Автономном Районе (СУАР) КНР, разумеется, с учетом специфики этих стран. При отсутствии или

слабой выраженности процессов экономической интеграции вышеуказанные факторы, безусловно, выступают индикаторами формирования и развития обще регионального конфликта. Играя на существующих противоречиях, геополитические игроки могли бы с успехом применить в регионе теорию управляемого хауса на уровне конкретных государств и центральноазиатского региона в целом.

Турция и тюркоязычные страны. Турция и Казахстан, являясь ведущими региональными игроками в тюркском мире и, обладая реальной возможностью выступать экономическим каркасом для других тюркоязычных государств на пути к интеграции, могли бы сыграть существенную роль в решении обще региональных проблем. Общая экономика тюркоязычных государств составляет более \$1,3 трлн., что составляет чуть более 2% от итога мирового ВВП и продолжает расти [3, с.206]. Призывов по общетюркской интеграции было много, однако, выдвинутая Президентом Республики Казахстан Н.А. Назарбаевым инициатива о создании нескольких общетюркских структур, в частности Постоянного органа Глав тюркоязычных государств, Парламентской Ассамблеи тюркоязычных государств и Совета Старейшин закономерно привели к созданию Совета сотрудничества тюркоязычных государств (ССТГ). Оно стало основой создания первого в истории тюркского мира межгосударственного объединения тюркоязычных стран, призванного усилить единство тюркских народов. Вместе с тем состоявшийся в Алматы первый саммит Совета сотрудничества тюркоязычных государств (ССТГ) окончательно утвердил становление на евразийском пространстве ещё одной международной организации. Сегодня в неё входят Казахстан, Азербайджан, Киргизия и Турция. Вполне возможно, что Турция давно бы уже предприняла шаги по образованию Союза тюркоязычных государств, но уже более 40 лет она безуспешно пытается вступить в Евросоюз (ранее Европейское экономическое сообщество) [4, с.2].

Турция в последние годы находилась в стадии мощного экономического подъема и больших внутренних трансформаций. Аналогичный процесс происходит и в Казахстане. Несмотря на быстро растущее население Турции, где показатели ВВП на душу населения увеличились в три раза по сравнению с

2002 годом, достигнув в 2010 году 10 тыс. 500 долларов США, а в 2012 году 13 тыс. долл. В результате Турция сменила свой статус страны «среднего уровня дохода» и в 2012 г. вошла в лигу богатых стран мира. Объем ВВП Турции в 2013 году составил \$ 1,1 трлн. против \$ 120 млрд. в Казахстане по паритету покупательной способности (ППС) [5, с.1]. Экономико-географическое положение Турции весьма благоприятно для развития внешнеэкономических отношений практически со всеми странами мирового содружества. Находясь в непосредственной близости от Европейского Союза, Ближнего Востока, Таможенного Союза, Среднего Востока и Южной Азии Турция выступает одним из немногих государств в мире как получающая «экономико-географическую ренту» за удачное местоположение. Этого нельзя сказать о всех остальных тюркоязычных странах. Вместе с тем неудавшийся военный переворот в Турции обострил отношения Турции с США и ЕС, но значительного дрейфа в сторону России и ЕАЭС пока не произошло. Позиция Турции по отношению к Сирии, ИГИЛ (террористическая организация, деятельность которой запрещена в России, прим. ред). от части совпадает с западной каолиновой. Складывающаяся ситуация для тюркоязычных государств создает новые проблемы и делает непредсказуемой дальнейшее развитие событий.

Роль Китая в создании Экономического коридора Шелкового пути: иллюзии и реалии. Установка на строительство Экономического пояса включена в систем-определяющие политические документы КНР: план социально-экономического развития на 2015 год и доклад о работе правительства. В них отмечается, что Экономический пояс Шелкового пути станет одним из главных инструментов дальнейшего развития международного сотрудничества КНР. что осуществление этой инициативы станет "фокусом" внешнеполитической деятельности КНР в 2015-м. Подтверждено, что этот огромный проект будет включен и в план "13-й пятилетки", который будет принят в 2016 году – это реальность. Беспокойство вызывает то, что, большинство стран НЭШП пытаются решать свои тактические задачи в рамках проекта, разработанного другой страной, не имея собственных конкретных научно-обоснованных программ и стратегий –это иллюзия.

Китайское руководство выделяет немалые средства на создание Экономического коридора Шелкового пути. Так, проект будет финансироваться из созданного недавно Азиатского банка инфраструктурных инвестиций с уставным капиталом 50 млрд. долларов и общим объемом средств в 100 млрд., а также из Фонда Шелкового пути объемом 40 млрд. долларов. У КНР в настоящее время нет оснований выдвигать проекты в ущерб интересам РФ и другим странам ЭПШП. Главная движущая сила проекта – естественное стремление к экономическому сотрудничеству, но совсем не для того, чтобы вытеснить РФ. Сотрудничество, на данном этапе развития наилучший из форматов для обеспечения интересов обеих сторон, а конкуренция с прицелом на вытеснение соперника нанесет ущерб и той, и другой стороне. И это хорошо понимают в Пекине, поскольку отдельные программы ЭПШП, которые могли бы проводиться под эгидой Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), имеют серьезный потенциал превращения в основную площадку взаимодействия Китай (ЭПШП) – ЕАЭС [6, с.1]. В этом плане Турция – ключевая страна в реализации стратегии нового экономического пояса Шелкового пути по созданию транспортного экономического коридора из Западного Китая в Европу: сегодня Китай модернизирует транспортные сети стран Средней Азии и Ирана для выхода на железные дороги Турции для установления прямой связи между собственными экспортными центрами и рынками Европы [7, с.2].

Модель экономического сотрудничества тюркоязычных государств.

Социально-экономическое развитие тюркоязычных государств во многом определяется уровнем регионализации, т.е. степенью экономической интеграции между ними, позволяющей совместными усилиями противостоять негативным проявлениям глобализации и геостратегическим вызовам ведущих стран мира в регионе Центральной и Передней Азии. В этой ситуации Турция могла бы сыграть существенную роль в выходе стран Центральной Азии в мировой океан.

В данном случае возникает вопрос? Возможно, ли формирование обще-тюркской модели экономического сотрудничества и как она будет соотноситься со сложившимися в регионе Центральной Азии реалиями? Каково будет место

Турции в предлагаемой модели? В любом случае, появление еще одной международной организации на евразийском пространстве, Совета сотрудничества тюркоязычных государств (ССТГ), стало основой для наполнения новым содержанием евразийского экономического сотрудничества. Другой вопрос - прочность этой региональной организации, и, разумеется, до сих пор тюркоязычные страны не говорили об экономической интеграции на этнической основе, которая является просто вопросом укрепления связей между странами. Экономическая интеграция предполагает наличие интегрирующего государства, такого как Германия в Совете Европы (ЕС) или Россия в Таможенном союзе (ТС). Вопрос о возложении на Турцию такой ответственности является сложным.

Поддержание и дальнейшее развитие ССТГ также не является легкой задачей. Необходимо тщательно изучить возможные последствия мировой геоэкономической ситуации и развития региональной политики в различных странах. Преимуществом турецкой экономики, которое может быть использовано ею в нашем регионе, является ее участие в международных экономических структурах, включая сеть многонациональных компаний, что дает ей возможность использовать свои технологические преимущества для проникновения на наши рынки. На сегодняшний день более 320 турецких компаний уже работают в Казахстане (Турция занимает третье место по количеству СП в Казахстане), и сферами интересов этих компаний являются строительные-монтажные работы, производство товаров народного потребления, переработка сельскохозяйственной продукции, нефтегазовые проекты и др. Согласно внешнеэкономической стратегии Турецкой Республики, можно предположить, что деятельность турецких частных компаний в Казахстане будет расширяться, так как экономическая ситуация в самой Турции не является определяющей для частных компаний [8, с.163]. Турция уже играет важную роль для малых и средних предприятий в строительном секторе Казахстана, хотя в последние годы ее роль снизилась. Ряд турецких и казахстанско-турецких университетов и разветвленная сеть казахстанско-турецких средних школ и колледжей также являются основой для расширения сотрудничества.

Заключение. В целом, сотрудничество между тюркоязычными странами не противоречит укреплению региональной безопасности, а также усилению экономической интеграции каждой тюркоязычной страны друг с другом и с остальной мировой экономикой. В то же время существуют такие чувствительные вопросы, как вступление Турции в Организацию Североатлантического договора (НАТО) или вступление Казахстана в Организацию Договора о коллективной безопасности (ОДКБ), которые, безусловно, повлияют на казахстанско-турецкие отношения, если геополитическая ситуация ухудшится. Вместе с тем сложившиеся геополитическая ситуация за последние 20 лет независимости усугубила различия между тюркоязычными странами Центральной Азии, которые появились не сразу, а имели место в недалеком советском прошлом, сказываются на процессах регионализации Центральной Азии в настоящее время и повлияют на будущую конструкцию межгосударственных отношений в регионе.

Направления стратегии социально-экономического развития тюркоязычных стран должны разрабатываться для каждой страны в отдельности, через призму общих интересов, позволяющих сделать проект НЭПП эффективным, отвечающим интересам участников Совета сотрудничества тюркоязычных государств.

Список литературы:

1. Совместное строительство Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути 21 века: путь к совместному развитию и процветанию. kg.china-embassy.org/rus/ggwj/t. (Дата обращения 01.02.2023).
2. Надырова Ш.М. Казахстан в системе новейших геополитических и региональных трансформаций в Центральной Азии: Монография // Алматы: ИД «МИР», 2014, - С 180. (Дата обращения 03.02.2023).
3. Нажимудинова С.С., Маргазиева Н.К. Сравнительный анализ показателей Турции и тюркоязычных республик в индикаторе «создание предприятия» индекса Doing Business // Экономика Центральной Азии, 2019, 3(4), - С 205-218. (Дата обращения 03.02.2023).
4. Арслан Мехмат. Экологические проблемы Турции – индикаторы политических и геополитических процессов. Вестник Казну, серия экологическая, № 2 (38), 2013. (Дата обращения 04.02.2023).
5. Создание центральной Евразии. bnews.kz/ru/news/post/192734 (Дата обращения 05.02.2023).

6. «Сержантский переворот» в Турции: «блокада» Шелкового пути и рост уйгурского сепаратизма в Китае? <http://rusnext.ru/news/1468693350> (Дата обращения 06.02.2023).
7. Надыров Ш.М. «Теории, концепции, стратегии и их влияние на региональное развитие Центральной Азии» Алматы, Информационно-аналитический центр «Сауран» www.cc-sauran.kz (Дата обращения 08.02.2023).
8. Аватков В А. Постсоветское пространство и Турция: итоги 30 лет // Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2021, 14(5), - С 162-176. (Дата обращения 10.02.2023).

РУБРИКА 3. «ЮРИСПРУДЕНЦИЯ»

ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО СЛЕДСТВИЯ

Глинкина Виктория Максимовна

магистрант,

Владимирского юридического института ФСИН России,

РФ, г. Владимир

Рябчиков Вадим Вячеславович

научный руководитель, доцент кафедры

публично-правовых дисциплин

Владимирского юридического института ФСИН России,

РФ, г. Владимир

Предварительное следствие представляет собой одну из форм предварительного расследования, состоящую из ряда процессуальных действий и решений, осуществляемых лицом в рамках уголовно-процессуального законодательства.

Целью осуществления расследования является привлечение виновного лица к уголовной ответственности, восстановление нарушенных прав. Данная цель достигается путем направления уголовного дела с обвинительным заключением прокурору, а затем в суд, где в отношении обвиняемого выносится приговор.

Необходимо отметить, что процесс расследования уголовного дела включает в себя несколько стадий. И если начальная стадия его всегда выражена в возбуждении уголовного дела, то предварительное расследование имеет различные формы принятого решения, выраженные в составлении обвинительного заключения, вынесении постановления о прекращении уголовного дела, постановления о приостановлении предварительного следствия.

Нередко, на стадиях расследования уголовного дела возникают проблемы, которые являются следствием приостановления дальнейшего его движения, чему способствуют различные обстоятельства, регламентированные уголовно-процессуальным законодательством.

Так, в соответствии со ст.208 УПК РФ, предусмотрены следующие основания, для приостановления следствия по уголовному делу:

1. в связи с неустановлением лица, подлежащего привлечению в качестве обвиняемого;
2. в связи с неустановлением местонахождения подозреваемого и обвиняемого, скрывшегося от органов следствия и суда;
3. при наличии обстоятельств, препятствующих реальному участию подозреваемого, обвиняемого по уголовному делу;
4. наличие временного тяжелого заболевания, удостоверенного медицинским заключением, в следствии чего обвиняемый не может участвовать в процессуальных действиях.

Наиболее интересным обстоятельством среди перечисленных является п.3 ч.1 ст.208 УПК РФ, который говорит, что органам предварительного следствия известно о местонахождении виновного, однако реальная возможность проведения с ним следственных действий отсутствует. Особое внимание данное положение обусловлено тем, что, в отличии от других обстоятельств, оно не имеет четких его граней.

Анализ 167 уголовных дел, проведенной С.М. Якубовой, показал, что приостановление уголовного дела по рассматриваемому основанию, как правило, применяется без имеющихся достаточных причин, в отсутствии проверки факта наличия реальной невозможности проведения с лицом следственных действий. Так, например, при установлении местонахождения подозреваемого, отбывающего наказания в учреждениях ФСИН, следователями не предпринимаются попытки к его своевременному этапированию. Принятию данного решения способствуют также факты установления выезда подозреваемого (обвиняемого) в соседнюю республику для постоянного места жительства.

Призыв на воинскую службу подозреваемого также давал следователю основания применения п.3 ч.1 ст.208 УПК РФ при принятии соответствующего решения [4].

Кроме того, были выяснены обстоятельства, позволяющие говорить, прежде всего, о затягивании процессуальных сроков, для решения проблем, с которыми и выносилось решение о приостановлении предварительного следствия в виду отсутствия реальной возможности участия подозреваемого (обвиняемого) по уголовному делу.

Так, например, в связи с Апелляционным постановлением **Костромского** областного суда от 20.10.2020 № 22-925/20 также согласилось с решением о возвращении дела прокурору, поскольку вместо продления срока следствия у руководителя Следственного департамента, производство по уголовному делу было незаконно приостановлено по мотиву невозможности участия представителя потерпевшего в ознакомлении с результатами следствия, и сразу возобновлено с незаконным установлением руководителем территориального следственного отдела еще 1 месяца для завершения предварительного следствия и направления дела в суд.

Суд установил, что «производство по делу было приостановлено – как бы по п. 3 ч.1 ст. 208 УПК РФ, с заделом на отмену этого незаконного постановления, возобновление следствия и предоставление следователю дополнительного месяца для выполнения заключительных процессуальных действий». «Отменяя незаконное постановление следователя, его непосредственный руководитель не имел права предоставлять по делу еще один месяц на завершение следствия, минуя процедуру продления его срока в вышестоящем следственном органе ..., поэтому выполнение в течение этого месяца следственных и процессуальных действий, включая составление обвинительного заключения, как итогового процессуального документа по делу, не может быть признано законным» [1].

Как мы видим, часто такое основание, как отсутствие реальной возможности участия подозреваемого (обвиняемого) по уголовному делу используется следователями для увеличения сроков предварительного следствия, тем самым нарушая права потерпевшей стороны и принцип разумности срока уголовного судопроизводства. В большей части, при вынесении данного решения, процессуальное лицо рассчитывает на получение дополнительного установленного

срока для производства следственных действий при отмене вынесенного им решения, тем самым заведомо предполагая его незаконность.

Решение данной проблемы многими исследователями видится по-разному. Так, например, А.С. Шагинян, Н.А. Потапов [3] видят необходимым усиление надзорной функции прокурора в данной области принятия следователем решения, выраженной в необходимости утверждения вынесенного следователем постановления о приостановлении предварительного следствия. В свою очередь, Г.П. Химичева, Н.В. Жоггин, Ф.Н. Фаткуллин видят данную меру неприемлемой и ущемляющей процессуальную самостоятельность следователя [2].

Как мы видим, отсутствие конкретных обстоятельств приостановления предварительного следствия по п.3 ч.1 ст.208 УПК РФ дает возможность следователям злоупотреблять правом применения данной нормы без наличия реальных причин, при условии, когда виновное лицо уже имеет статус подозреваемого или обвиняемого, что препятствует реализации цели уголовного судопроизводства – направлению уголовного дела с обвинительным заключением в суд для вынесения приговора.

Список литературы:

1. Судебная практика о незаконных способах продления сроков следствия [Электронный ресурс] – URL:[http:// zakon.ru](http://zakon.ru)...sudebnaya_praktika_o...prodleniya_srokov... (дата обращения: 09.02.2023).
2. Химичева Г.П. Досудебное производство по уголовным делам: концепция совершенствования уголовно-процессуальной деятельности: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. / Г.П. Химичева. – М., 2003. – 159 с.
3. Шагинян А.С. Приостановление предварительного следствия: дис. ... канд. юрид. наук. / А.С. Шагинян. – Томск, 2001. – 183 с.
4. Якубова С.М. Приостановление уголовного дела в случае невозможности участия подозреваемого, обвиняемого в уголовном деле / С.М. Якубова // Пенитенциарная наука. – 2015. – №3. – С. 53-56.

ВНЕСУДЕБНОЕ БАНКРОТСТВО ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

Нагайцева Екатерина Андреевна

магистрант,

Московский финансово-юридический университет,

РФ, г. Москва

Процедура банкротства физических лиц через суд появилась в 2015 году.

А с 1 сентября 2020 года физическим лицам стал доступен еще один механизм избавления от долгов – внесудебное банкротство через МФЦ.

Поправки об упрощенном внесудебном банкротстве должны сделать процедуру более доступной и снизить нагрузку на арбитражные суды. За время рассмотрения проекта в него внесли существенные изменения. Рассмотрим итоговые положения закона.

Можно выделить следующие основополагающие требования к должнику:

1. Общий размер обязательств должника должен составлять от 50 тыс. до 500 тыс. руб.

2. На дату подачи заявления в отношении должника должно быть окончено исполнительное производство в связи с отсутствием имущества, на которое можно обратить взыскание.

По сравнению с первоначальным законопроектом требования к заявителю представляются более щадящими.

К примеру, изначально требовалось, чтобы гражданина признали безработным либо чтобы доход на каждого члена его семьи был ниже прожиточного минимума.

Кроме того, должник не мог иметь неснятую или непогашенную судимость за совершение умышленного преступления в сфере экономики.

Вместе с тем как установленные размеры задолженности, так и требования к окончанию исполнительного производства в отношении должника существенно ограничивают потенциальный круг лиц, способных воспользоваться процедурой.

Неясно, в пределах какого срока с момента окончания исполнительного производства гражданин сохраняет право обратиться с заявлением о внесудебном

банкротстве. Например, может ли должник заявить о банкротстве через год или более. В этом случае также встает вопрос о возможности квалифицировать действия должника как злоупотребление правом [3].

Рассмотрим порядок осуществления процедуры внесудебного банкротства.

Сначала заявление о признании гражданина банкротом во внесудебном порядке подается по месту жительства или месту пребывания в многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг (МФЦ).

При применении этого положения неизбежно возникнут сложности в части доказывания места пребывания гражданина.

Вероятно, законодатель в данном случае руководствовался необходимостью обеспечить доступность банкротства для лиц, отбывающих наказание в виде лишения свободы или принудительных работ.

При этом обжаловать возврат заявления из МФЦ можно лишь в арбитражном суде по месту жительства гражданина. В этой связи более логичным было бы отказаться от принципа территориальности при обращении за внесудебным банкротством, но законодатель решил иначе.

МФЦ в течение одного рабочего дня со дня получения заявления проверяет наличие сведений об исполнительных производствах в отношении должника.

Если сведения о должнике соответствуют установленным требованиям, МФЦ в течение трех рабочих дней включает данные о возбуждении процедуры внесудебного банкротства в Единый федеральный реестр сведений о банкротстве (ЕФРСБ). В реестре указывается информация о гражданине, кредиторах и размере их требований, а также наименование МФЦ, включившего сведения в ЕФРСБ.

Если сведения не соответствуют требованиям закона, МФЦ в течение трех рабочих дней возвращает гражданину его заявление с указанием причины возврата.

Повторно обратиться с заявлением в случае его возврата гражданин сможет лишь через месяц.

При этом повторное обращение с заявлением о внесудебном банкротстве в случае прекращения или завершения первоначальной процедуры допускается

лишь по истечении 10 лет. Понять, чем обусловлен столь длительный срок, особенно в динамичных условиях экономики за последние несколько лет, не представляется возможным.

Для сравнения: в случае завершения процедуры реализации имущества или прекращения производства по делу о банкротстве новое дело о банкротстве гражданина не может быть возбуждено по его заявлению в течение пяти лет [5].

Кроме того, гражданин может обратиться за внесудебным банкротством вскоре после судебного банкротства.

Перечислим последствия завершения процедуры внесудебного банкротства:

1. По истечении шести месяцев со дня включения сведений о возбуждении процедуры внесудебного банкротства гражданина в ЕФРСБ процедура завершается. При этом гражданин освобождается от дальнейшего исполнения требований кредиторов, указанных в заявлении о банкротстве [5].

2. Согласно п. 1 ст. 223.6 закона о банкротстве, задолженность гражданина перед кредиторами, указанными в заявлении о банкротстве, признается безнадежной. Зачем законодателю понадобилось вводить в закон новое, не свойственное ему понятие вместо того, чтобы воспользоваться привычным для банкротства гражданина «освобождением от задолженности», - очередной вопрос к юридической технике проекта [3].

3. Освобождение гражданина от обязательств не распространяется на требования кредиторов, не указанные в заявлении о банкротстве. При этом также применяются общие правила о неосвобождении, установленные ст. 213.28 Закона о банкротстве и относимые к внесудебному банкротству.

4. Если в заявлении о банкротстве указана заниженная сумма требований кредитора, гражданин освобождается от обязательств перед этим кредитором в размере суммы, указанной в заявлении.

Если в заявлении указана сумма больше требований кредитора, гражданин освобождается от обязательств в размере действительной суммы задолженности.

Таким образом, несмотря на некоторые недостатки юридической техники, которые подправит судебная практика, появление процедуры внесудебного

банкротства физических лиц является своевременным и актуальным решением для нашего правопорядка.

Список литературы:

1. Как оформить банкротство через МФЦ без суда и госпошлины [Электронный ресурс]. – URL: https://www.gosuslugi.ru/help/news/2020_10_02_bankruptcy (Дата обращения: 01.02.2023).
2. Корницкий А. Банкротство гражданина: случаи, когда суд не освободит его от обязательств // Арбитражная практика для юристов. 2021. № 3. – С. 58-61.
3. Савченко Д. Внесудебное банкротство граждан. Как работает процедура. // Арбитражная практика для юристов – 2020. – № 9. – С. 84-89.
4. Саримсоков Ф. Гражданин банкротится. В каких случаях суд не спишет его долги // Арбитражная практика для юристов. – 2019. – № 2. – С. 92-102.
5. Федеральный закон «О несостоятельности (банкротстве)» от 26.10.2002 № 127-ФЗ [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_39331/ (Дата обращения: 01.02.2023).

ДЛЯ ЗАМЕТОК

МОЛОДЕЖНЫЙ НАУЧНЫЙ ФОРУМ:

*Электронный сборник статей по материалам СХСVII студенческой
международной научно-практической конференции*

№ 6 (197)
Февраль 2023 г.

В авторской редакции

Издательство «МЦНО»
123098, г. Москва, ул. Маршала Василевского, дом 5, корпус 1, к. 74
E-mail: mail@nauchforum.ru

16+

