

8. Воскобитова, Л. А. Состязательность: две концепции участия адвоката в доказывании. Статья 1: поиск алгоритма // Уголовное судопроизводство. 2012. № 2. С. 22 - 24
9. Лютынский, А. М. К вопросу о полномочиях защитника по собиранию доказательств по уголовному делу // Обвинение и защита по уголовным делам : исторический опыт и современность. -СПб. : Юридический центр, 2015. С. 312 – 315.
10. Смахтин Е.В. Соотношение криминалистики с уголовным и уголовно-процессуальным правом // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2009. С. 66.
11. Шейфер С.А. Следственные действия. Система и процессуальная форма. М.: Юр. лит., 1981.
12. Аверьянова Т.В. Еще раз о криминалистической тактике и тактике защиты // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2016. С. 3-7.
13. Баев О.Я., Баев М.О. Защита от обвинения в уголовном процессе. Воронеж, 1995. 228 с.
14. Баев О. Я. Тактика уголовного преследования и профессиональной защиты от него. Следственная тактика. М., 2003. 432 с.

УЧАСТИЕ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ В РАЗВИТИИ ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РФ

Е. В. Бутова,
студентка ИГиП ТюмГУ
специальность «Таможенное дело»,
katybutova@mail.ru
Научный руководитель:
Л. И. Попова,
доцент кафедры
таможенного дела ИГиП ТюмГУ,
кандидат экономических наук, доцент

С развитием торгово-экономического сотрудничества между государствами, приоритетным направлением является поиск кратчайших и максимально выгодных транспортных путей доставки товаров. В статье рассмотрены основные характеристики транснациональных проектов по созданию международных транспортных коридоров и возможности участия Тюменской области в их развитии. По итогам проведенного исследования, были выявлены перспективы использования транзитно-транспортного потенциала Тюменской области.

Доказано, что участие в транснациональных проектах дает возможность улучшить экономические показатели регионов. Для того, чтобы получить такие выгоды от участия, необходимо обладать транспортно-транзитным потенциалом.

Помимо запасов углеводородного сырья, Тюменская область обладает обширной территорией, которая позволяет осуществлять транзитные перевозки между странами, как по существующим коридорам, так и по проектным в перспективе.

Актуальность исследования обусловлена стремлением государств ускорить экономическое развитие регионов, на основе имеющегося транзитно-транспортного потенциала.

Для развития транспортно-логистической системы УрФО и Тюменской области разработан проект «Северный транспортный коридор Восток-Запад». Целью проекта является создание нового интермодального транспортного направления, соединяющего Северную Америку с Центральной Азией. Особо это актуально в развитии Шелкового пути, соединяющего транспортно-логистические пути Китая, России, Белоруссии и Люксембурга. Стремительный рост объема продаж и движение товаропотоков между Азиатско-Тихоокеанским и Европейским союзом, включая США и ключевых субъектов, активно участвовать в реализации Шелкового пути Китая, России и Европы [4]. Одно из самых перспективных направлений сотрудничества с КНР — транспортная логистика. Китай рассматривает Урал как важнейшую транзитную территорию для перемещения своей продукции в Европу, а Екатеринбург и Челябинск — как пункты распределения китайских товаров по Уральскому реги-

ону. В связи с этим развиваются три транспортных пути из Китая: по Транссибу через Тюмень и Екатеринбург, по Казахстану через Челябинск и Екатеринбург, а также по Казахстану через Оренбург и Уфу [3].

Примером развития транспортно-логистической системы в УрФО является Тюменская область, которая играет большую роль в экономике Севера. Поэтому основной целью стратегического планирования развития транспортно-логистической инфраструктуры на территории Тюменской области является присоединение к международному транспортному коридору МТК №2 «Запад-Восток», составляющего основу Транссиба, крупного международного мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) и формирование на их основе региональной транспортно-логистической системы (РТЛС) [1].

Необходимость развития транспортно-логистической инфраструктуры вызвана рядом факторов:

- дефицит современных мультимодальных терминалов и автоматизированных складских комплексов на территории УрФО;
- выгодное географическое положение Тюменской области, так как она стоит на пути следования больших грузопотоков по транспортному коридору «Запад-Восток»;
- выгодное географическое положение области, имеющей выход через Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий АО к Северному морскому пути и богатейшим месторождением шельфа Карского моря и полуострова Ямал.

Создание МТЛЦ и формирование Тюменской РТЛС направлено на решение следующих задач:

- реализация транспортного потенциала Тюменской области в глобальной системе ЛТК и МТЛЦ, а также привлечение отечественных и иностранных инвесторов;
- создание на территории Тюменской области интегрированной РТЛС на основе формирования Единого информационного пространства;
- привлечение дополнительных грузопотоков и развитие интермодальных перевозок;
- создание на территории Тюменской области высоко прибыльного бизнеса на основе интеграций в рамках функционирования МТЛЦ и Тюменской РТЛС, что повлечёт за собой развитие транспортно-экспедиционных, информационных, консалтинговых, инновационных и страховых компаний.

При этом возникают четыре важные проблемы, которые необходимо решать:

- отсутствие сети дорог;
- острый недостаток складских комплексов А и В;
- несовершенство законодательной базы;
- отсутствие в Тюменской области крупного мультимодального центра.

Вместе с тем, для развития логистических центров необходимо создать целую сеть мультимодальных транспортно-логистических центров (Тюмень, Тобольск, Ишим) и комплекс обслуживания международных грузов.

Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Тюменской области предусматривает 3 этапа. В краткосрочном периоде целевой установкой является ускоренное развитие транспортно-логистической инфраструктуры на основе строительства и расширения железнодорожных станций в Тюменской области и обновление железнодорожного подвижного состава.

В среднесрочном периоде приоритетным является создание конкурентоспособных региональных центров транспортно-логистического кластера, где будут сконцентрированы крупные грузопотоки. Целью формирования и развития транспортно-логистического кластера на территории Тюменской области является обеспечение условий для повышения надежности и эффективности перевозок и привлечение международных транзитных грузопотоков.

В долгосрочном периоде силы будут направлены на включение транспортной системы в международную транспортную кооперацию, что позволит достичь высоких темпов роста грузооборота и создать высокоспециализированные инновационные транспортно-логистические кластеры.

Главная задача транспортной инфраструктуры области состоит в дальнейшем развитии всех видов транспорта, их взаимодополняемости при выборе наиболее эффективных вариантов транспортировки грузов и обслуживания пассажиров. Создание современной и эффективной транспортной инфраструктуры позволит обеспечить территориальную целостность Тюменской области, объединение районов в единое экономическое пространство, ускорить развитие мультимодальных перевозок, увеличить транзитный потенциал региона. При этом важнейшее значение имеет модернизация и расширение существующих транспортно-инженерных коридоров и коммуникаций [2].

Совершенствование инфраструктуры по видам транспорта в Тюменской области предполагается осуществлять по следующим основным направлениям:

- на железнодорожном транспорте;
- на автомобильном транспорте и в автодорожном хозяйстве;
- на воздушном транспорте.

Основными направлениями при создании сети современных логистических центров являются следующие:

- создание физической интеграции автомобильного, железнодорожного, воздушного и речного транспорта;
- модернизация транспортной инфраструктуры;
- оптимизация грузо-пассажиропотоков.

В данном случае Тюменская область является приоритетным регионом, так как Тюмень считается крупным транспортным узлом на Транссибе, поэтому транзит приносит немалые доходы в казну государства, с другой стороны, контейнерные перевозки грузов являются одним из ключевых моментов перевозочной деятельности Транссиба, поскольку это наиболее современный и экономически выгодный способ транспортировки грузов.

В благоприятном сценарии в долгосрочной перспективе совокупный грузопоток по оси Китай — ЕАЭС — ЕС может вырасти до 1.3 млн. TEU (двадцатифутовый эквивалент). При сохранении сложившегося несбалансированного соотношения контейнеропотоков Восток — Запад / Запад — Восток (2 : 1) и при дозагрузке маршрутов в направлении Запад — Восток любыми контейнеропригодными грузами в перспективе агрегированный железнодорожный контейнеропоток по оси Китай — ЕАЭС — ЕС может составить 2 млн TEU в год [5]. Однако не исключено возникновение еще ряда вопросов, которые необходимо будет реализовать вместе со стыковкой Транссиба и Экономического пояса Шелкового пути.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Развитие современной транспортно-логистической системы Тюменской области [Электронный ресурс]. - Режим доступа:
<https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-sovremennoy-transportno-logisticheskoy-sistemy-tyumenskoy-oblasti>
2. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Тюменской области до 2020 года и на перспективу до 2030 года [Электронный ресурс]. - Режим доступа:
https://admtumen.ru/ogv_ru/finance/economics/prognosis.htm
3. Многовекторность экономических отношений Урала и Китая [Электронный ресурс]. - Режим доступа:
<http://expert.ru/ural/2017/12/kogda-puti-neodinakovyi-ne-sostavlyayut-vmeste-planovx/>
4. О потенциале развития взаимодействия между Европейским и Евразийским союзами [Электронный ресурс]. - Режим доступа:
<https://eabr.org/press/comments/tochki-soprikosnoveniya-es-i-eaes-nazval-ekspert/>
5. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС [Электронный ресурс]. - Режим доступа:

ОСОБЕННОСТИ ВОЗМЕЩЕНИЯ «ПРОШЛОГО» ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ВРЕДА В АРКТИКЕ

А. П. Гоглов,
магистрант ИГиП ТюмГУ
направление «Юриспруденция»
artem.goglov@gmail.com
Научный руководитель:
Н.В. Данилова,
доцент кафедры административного и
финансового права ИГиП ТюмГУ,
кандидат юридических наук, доцент

Говоря об особенностях возмещения «прошлого» экологического вреда в Арктике, необходимо для начала определиться с понятийным аппаратом, а именно, что понимается под прошлым экологическим вредом? Ответ на данный вопрос мы можем найти в статье 1 Федерального закона «Об охране окружающей среды» [1], которая определяет дефиницию прошлого экологического вреда как вреда окружающей среде, возникшего в результате прошлой экономической и иной деятельности, обязанности по устранению которого не были выполнены либо были выполнены не в полном объеме. Другими словами, отличие рассматриваемого института экологического права от возмещения экологического вреда состоит в том, что при обычном порядке возмещения вреда есть виновное лицо, которое привлекается к соответствующей юридической ответственности, однако при «прошлом» экологическом вреде такое лицо, как правило, невозможно установить. Между тем, учитывая особый публично-правовой характер природы как объекта посягательства [8;36], указанный экологический вред необходимо возмещать даже при невозможности установления правонарушителя. В связи с чем, в настоящее время в законодательстве об охране окружающей среды существует подобная специфическая категория, не свойственная общим положениям деликтного права.

Как известно, начиная с 30-х годов прошлого века, началось активное освоение арктических территорий. Во времена существования СССР в Арктике был создан мощный индустриальный слой с ярко выраженной сырьевой направленностью (добыча нефти, газа, угля, руд черных и цветных металлов). Приоритетом для страны в те годы была не забота об экологии, а активное развитие промышленности и производства. Но все изменилось с момента распада СССР. На огромных территориях Арктики остались брошенными неиспользованные топливо, запчасти, иной мусор. Повсеместно остались закрытыми рудники по добыче различного рода полезных ископаемых, военные базы. И весь этот накопленный мусор, оставаясь на территориях Арктики, вплоть до настоящего времени продолжает причинять вред окружающей среде. Как указывает Ю.И. Соколов, природа Арктики не в состоянии переработать накопленные отходы даже за сотни лет [11;18]. Масштабы же накопленного экологического вреда на российских арктических территориях можно выразить словами С.К. Шойгу: «за многие годы там скопилось столько, что дай бог нашему поколению это все завершить» [12].

Утвержденная Президентом Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации [3] в качестве целей охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности в Арктике предусматривает ликвидацию экологического ущерба, причиненного в результате прошлой хозяйственной и иной деятельности в Арктической зоне, включая оценку причиненного экологического ущерба и реализацию мероприятий по очистке арктических морей и территорий от загрязнения.

Соответственно, возникает вопрос, каким образом возмещать данный накопленный экологический вред окружающей среде Арктики и вообще возможно ли его возместить? Данный вопрос неразрывно связан с осознанием того, кто должен нести ответственность за накопленный экологический вред в Арктике. К сожалению, спустя длительное время установить причинителя экологического вреда, как в Арктике, так и собственно на любых иных территориях практически невозможно, вследствие чего механизмы традиционного института возмещения экологического вреда в отношении «прошлого» экологического вреда малоэффективны, однако, несомненно,