

КОРРУПЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ СФЕРЫ ОКАЗАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ: ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС

О. А. Фрейдман¹, И. Г. Смирнова²

¹ Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация

² Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления

17 июля 2018 г.

Дата принятия в печать

10 октября 2018 г.

Дата онлайн-размещения

8 ноября 2018 г.

Ключевые слова

Коррупция; оказание транспортно-логистических услуг; транспортная политика; уголовная политика; информационные технологии; профилактика коррупции

Аннотация. Авторы анализируют проблемы современной уголовной политики и транспортной политики в плане профилактики коррупции и эффективности борьбы с ней. Акцент сделан на развитии сферы оказания транспортно-логистических услуг. С опорой на статистические данные, демонстрирующие особенности транспортной и антикоррупционной политики на современном этапе, в статье обосновывается, что решить актуальную для науки и практики проблему борьбы с коррупцией в конкретной отрасли хозяйственно-предпринимательской деятельности возможно только путем использования методологического инструментария, носящего полифункциональный характер. В качестве основных причин и условий развития коррупционной составляющей в данной сфере в работе оцениваются такие факторы, как множественность субъектных контактов, наличие большого количества санитарных, трудовых норм и норм безопасности, функционирование транспортных компаний в условиях жесткой конкуренции вследствие высокой степени концентрации компаний на рынке транспортно-логистических услуг, их переход в сектор аутсорсинга, развитие экологистики и др. Поэтому предупреждение коррупционной преступности должно осуществляться как на общесоциальном, так и на специально-криминологическом уровне. В целях профилактики, предупреждения коррупции в сфере оказания транспортных услуг на перечисленных уровнях, с одной стороны, предлагается модернизировать транспортную политику путем расширения использования электронно-информационных технологий, организации комбинированных перевозок и т. п. С другой стороны, следует развивать практику формирования механизмов предупреждения и урегулирования конфликта интересов с акцентом на усиление запретительных начал, а также синхронизировать транспортную и уголовную политику государства в части борьбы с коррупционными преступлениями в данной отрасли.

THE CORRUPTION COMPONENT IN TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES: A CAUSAL COMPLEX

Oksana A. Freidman¹, Irina G. Smirnova²

¹ Irkutsk State Transport University, Irkutsk, the Russian Federation

² Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation

Article info

Received

2018 July 17

Accepted

2018 October 10

Available online

2018 November 8

Keywords

Corruption; transport and logistics services; transport policy; criminal policy; information technologies; corruption prevention

Abstract. The authors analyze the problems of contemporary criminal policy and transport policy regarding the prevention of corruption and the effectiveness of combating it. They highlight the development of transport and logistics services. The authors use statistical data reflecting specific features of contemporary transport and anti-corruption policies to show that it is only possible to solve the urgent theoretical and practical problem of counteracting corruption in a specific business sphere if the used methodological instruments are poly-functional in nature. The key causes and conditions promoting corruption in this sector are such factors as multiple subject contacts, a large number of sanitary, labor and safety regulations, intense competition among transport companies due to a high concentration of companies on the market of transport and logistics services, their transition to the outsourcing sector, the development of ecologistics, etc. That is why corruption prevention should be carried out at the general social and the special criminological level. To prevent corruption in transport and logistics services at these levels the authors recommend, on the one hand, to modernize transport policy by widening the use of information technologies, organizing combined transportation, etc. On the other hand, it is necessary to develop

the mechanisms of preventing and regulating conflicts of interests while stressing the prohibition element and to synchronize the transport and the criminal policy of the state that concerns combating corruption in this sector.

Не случайно в качестве одного из наиболее значимых факторов технологического развития общества называют размывание междисциплинарных и отраслевых границ в научно-практических исследованиях, что отмечено в п. 16 (б) Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации¹. Данный фактор крайне актуален в свете социальных, экономических, юридических преобразований, происходящих в современном обществе. Более того, не всегда удается получить значимый для правоприменительной практики результат только методами одной отрасли научного знания, особенно когда речь идет об экономической, предпринимательской деятельности, сопряженной как с рисками собственного противоправного поведения, так и с рисками убытков, обусловленными коррупционной деятельностью третьих лиц. Преступления коррупционной направленности являются одним из наиболее распространенных видов экономических правонарушений [1; 2], характеризуются существенной распространенностью, высокой степенью латентности в предпринимательской сфере, высокой степенью общественной опасности и серьезными последствиями [3] (по сведениям, сообщенным начальником Главного управления экономической безопасности и противодействия коррупции МВД России А. А. Курносенко, ущерб от преступлений коррупционной направленности в 2017 г. составил 177,5 млрд р. [4]), а равно сложностью применения норм об ответственности за их совершение [5, с. 47].

Коррупция как явление вызывает острую озабоченность не только ученых разных стран мира [6]², мирового сообщества в целом³, но и органов государственной власти РФ⁴. Не случайно в утвержденной распоряжением Правитель-

ства РФ от 17 ноября 2008 г. Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года⁵ одной из важнейших нерешенных социальных и институциональных проблем ведения предпринимательской деятельности в России названа коррупция. Как следствие, превращение России в страну с низким уровнем коррупции, создание условий для свободы предпринимательства — основополагающие принципы перехода к инновационному социально ориентированному развитию государств в отношениях с субъектами предпринимательской деятельности.

Иными словами, принятие взвешенных решений, выработка действенных рекомендаций невозможны без комплексного рассмотрения основных направлений уголовной и транспортной политики [7, с. 804]. Указанное в полной мере применимо к сфере оказания транспортных услуг.

Кроме того, решить актуальную для науки и практики проблему борьбы с коррупцией в конкретной отрасли хозяйственно-предпринимательской деятельности возможно только путем использования методологического инструментария, носящего полифункциональный характер в контексте социологического типа правовопонимания и структурно-функционального метода исследования, образующих в своей совокупности парадигму полисистемного анализа и в наибольшей степени отвечающих современным реалиям жизнедеятельности и развития как российского, так и всего мирового общества.

Итак, современные условия развития российского товарного рынка требуют новых подходов к сокращению времени поставок и снижению стоимости товародвижения. Сложность развития рынка транспортно-логистических услуг детерминирована ужесточением условий международного обмена, что влияет на динамику внешнеторговых поставок и стимулирует развитие процессов перемещения грузов внутри страны. Статистические показатели отправок грузов, грузооборота и товарооборота свидетельствуют об отсутствии высоких темпов роста

¹ О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации : указ Президента РФ от 1 дек. 2016 г. № 642 // Собрание законодательства РФ. 2016. № 49. Ст. 6887.

² Preventing Corruption in Public Procurement. URL: <http://www.oecd.org/gov/public-procurement>.

³ По данным ООН, мировая экономика ежегодно теряет 2,6 трлн \$ в связи с коррупционной деятельностью. URL: https://www.gazeta.ru/social/news/2017/12/10/n_10915682.shtml?updated.

⁴ О противодействии коррупции : федер. закон от 25 дек. 2008 г. № 273-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2008. № 52, ч. 1. Ст. 6228.

⁵ О Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года : распоряжение Правительства РФ от 17 нояб. 2008 г. № 1662-р // Собрание законодательства РФ. 2008. № 47. Ст. 5489.

базовых показателей экономического развития России, а также показателей товародвижения. Так, в 2016 г. ВВП России снизился на 0,6 %, а по итогам трех кварталов 2017 г. возрос на 1,82 %⁶.

Прирост ВВП России в реальном выражении составлял в 2012 г. 3,4 %, в 2013 г. — 1,3 %, в 2014 г. — 0,5 %, а в 2016 г. снижение роста ВВП по отношению к 2015 г. составило 0,22 %⁷. По данным отчета РБК, оборот розничной торговли имел более мягкую динамику снижения, а именно: в 2012 г. — на 6,3 %, в 2013 г. — 3,9 %, в 2014 г. — 1,9 %, в 2015 г. — 2,5 %.

Обеспечение перемещения товарных потоков целиком зависит от организации транспортировки грузов и эффективности оказания транспортно-логистических услуг. Эффективность перевозок грузов является одним из условий роста важного показателя международных сравнений, именуемого в системе внешнеторгового банка логистическим интегральным рейтингом (LPI — logistics potential index). Логистический интегральный рейтинг рассчитывается экспертным путем и включает в систему оценки скорость перемещения грузов и оформления документов, в том числе и при перемещении грузов через границы сопредельных государств. Динамика на рынке промышленного производства, а также торговые операции обуславливают рост или снижение спроса на транспортно-логистические услуги, влияя на величину рейтинга. По оценке данного критерия Россия находится только на 97-м месте среди всех стран мира, что говорит о недостаточной эффективности управления цепями поставок и о наличии множества барьеров законодательного характера.

Среди показателей, характеризующих товародвижение и влияющих на динамику ВВП, выделяют такие, как оборот розничной торговли, грузооборот и коммерческий грузооборот. Особое внимание хочется обратить именно на коммерческий грузооборот, поскольку перевозки осуществляются преимущественно автомобильным транспортом.

Коммерческий грузооборот России в период 2013 и 2015 гг. снижался соответственно на 1,4 и 7,4 % по сравнению с предыдущими годами. В 2016 и 2017 гг. величина и коммерческого грузооборота, и отправок грузов возросла соот-

⁶ URL: <http://www.rbc.ru/economics/28/12/2017/5a40c6199a79471680ef8f9f>.

⁷ URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#.

ветственно на 7,28 и 14,60 %⁸. Это обусловлено не только динамикой основных экономических показателей, но и перераспределением рынка транспортных услуг между автомобильным и железнодорожным транспортом. Исследования рынка транспортно-логистических услуг показали, что предпочтения федеральных и международных транспортно-логистических операторов, присутствующих на российском рынке, существенно изменились. Если в 2012 г. выбор железнодорожного транспорта в сделках по доставкам грузов составлял 54,30 %, а автомобильного — 55,14 %, то в 2015 г. выбор железнодорожного транспорта составил 72,5 %, а автомобильного — 64,3 % [8, с. 561–562]. И эта тенденция в последние годы стабильно сохраняется. На основании представленных данных следует сделать вывод об увеличении популярности комбинированных перевозок, а также о том, что грузоотправители предпочитают организовывать перевозки автомобильным транспортом. Действительно, по оценкам отдельных исследователей, наибольшая доля (44 %) принадлежит дорожному транспорту [7, с. 803].

Процесс передела рынка транспортно-логистическими операторами сопряжен с конкурентной борьбой, выражающейся в необходимости снижения логистических затрат с сокращением скорости доставки (иногда сопряженной с нарушением действующего законодательства).

Особое влияние на развитие экономики приобретает контрактная логистика, или логистический аутсорсинг, как отдельная область бизнеса. Суть логистического аутсорсинга заключается в высвобождении ресурсов организации за счет передачи ряда работ по закупке, транспортировке, складированию, обработке грузов специализированной компании на основе контракта [9; 10]. Заключение контрактов происходит на конкурсной основе, что также может привести к нарушению его условий, появлению коррупционных схем, обеспечивающих передел конкурентного рынка в данной сфере услуг.

В основе организации деятельности компаний, осуществляющих операции по транспортировке, складированию и переработке грузов, лежит логистический подход, как наиболее прогрессивный в силу интеграции ресурсов компаний в процессе управления материальными ресурсами [11]. Под логистическим подходом

⁸ URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/10153>.

понимается системный подход к исследованию социально-экономических и человеко-машинных систем и управлению ими. Новизна данного подхода состоит в том, что весь процесс перемещения материальных ресурсов от источника их зарождения к источнику потребления видится как единый, поэтому наиболее эффективное управление данным процессом осуществляется при условии использования минимизации затрат и времени [10–12]. Таким образом, ключевыми показателями эффективности управления служат затраты времени и затраты на совершение логистических операций (складирование, транспортировка, погрузочно-разгрузочные работы и т. д.).

В сфере оказания транспортно-логистических услуг коррупционные преступления являются достаточно распространенными при организации транспортировки грузов. Чаще всего интерес связан с получением следующих выгод:

- сокращение времени принятия таможенной декларации;
- сокращение времени нахождения товара на складах временного хранения, снижение оплаты складских услуг;
- подбор «выгодного» кода ТН ВЭД под минимальный процент налога.

Несмотря на то что субъекты бизнеса извещены об ответственности, преступления в данной сфере не редкость. Учитывая изложенные обстоятельства актуальности эффективного управления логистикой, следует отметить, что всевозможные виды правонарушений в сфере организации товародвижения в скрытой форме увеличивают логистические затраты. Кроме этого, возникает вероятность задержки груза в пути, как следствие, возможно вымогательство на различных этапах организации перевозок грузов, что приводит к увеличению времени перевозки.

В свете сказанного нельзя не отметить, что перевозки грузов являются наиболее уязвимой сферой логистики с точки зрения коррупции и других правонарушений. Это вызвано сложившейся совокупностью причин и условий. В частности, распространению коррупционных явлений способствуют:

- множественность субъектных контактов;
- наличие большого количества санитарных, трудовых норм и норм безопасности (в том числе противопожарной).

В свою очередь, причинный комплекс развития коррупционной составляющей оказания транспортных услуг заключается в следующем:

1. Транспортные компании функционируют в условиях жесткой конкуренции вследствие высокой степени их концентрации на рынке транспортно-логистических услуг. С учетом того что на каждом региональном рынке фактически присутствует не менее 300 транспортно-логистических компаний, из которых около 80 % занимается транспортировкой и экспедированием грузов, условия функционирования компаний можно охарактеризовать как конкурентные. По этой причине участники рынка транспортно-логистических услуг предлагают взятки грузовладельцам за совершение сделок. Таким образом, возникают проблемы коррупции «третьей стороны» сделки. В логистике под термином «третья сторона» понимается исполнитель логистической услуги, т. е. непосредственно сама транспортно-логистическая компания. Не соответствует закону существующая практика выплаты процентов, связанная с выбором поставщика транспортно-логистических услуг.

2. Отмеченная выше практика возмездного выбора конкретного транспортно-логистического оператора связана не только с высокой степенью концентрации компаний на рынке транспортно-логистических услуг, но и с их переходом в сектор аутсорсинга. По этой схеме компании-исполнители работают без наличия автотранспорта или другого подвижного состава и выступают как посредники в поиске транспортных средств, оформлении документов, осуществлении работ по перевалке грузов и т. д. По существу, деятельность операторов, не имеющих собственной инфраструктуры, не может быть оценена как качественная. Грузовладелец, осуществляя свой выбор на условиях взятки, подвергается логистическому риску за сумму отказа от других сделок.

Следствием такой коррупционной схемы становится повышение стоимости транспортировки груза и, соответственно, увеличение цены продаж товаров конечному потребителю.

3. Третьей причиной коррупционной детерминанты транспортно-логистических услуг является экологическая логистика (экологистика). Суть экологистики заключается в организации движения отработанных материальных или природных ресурсов, их утилизации или использования. Контракты по транспортировке отходов в крупных городах, особенно в центральных регионах России, крайне выгодны. Так, по оценкам экспертов, прирост рынка экологисти-

ки в перспективе двух-трех лет составляет не менее 10 % в стоимостном выражении. На рынках городов в большей степени прослеживается тенденция к утилизации отходов, а не к их переработке, так как это не требует дополнительных вложений в развитие технологий переработки, что существенно сокращает затраты на организацию бизнеса.

Фактически, вывоз отходов или вывоз снега — это такой же контракт на перевозку груза, но включающий определение места и способа его утилизации.

Указанные причины и условия оказывают несомненное влияние на выбор мер противодействия коррупции. Как отмечают ученые, противодействие коррупции реализуется путем применения репрессивных мер к служащим государственного аппарата, а также принятия превентивных мер, связанных с ликвидацией причин и условий существования коррупции [13; 14; 15, с. 116; 16].

В этой связи с учетом действующей уголовной и транспортной политики государства на современном этапе можно отметить следующее. Во-первых, предупреждение преступности должно осуществляться как на общесоциальном (в экономической, политической, социальной, правовой сфере), так и на социально-криминологическом уровне, охватывающем мероприятия по устранению и нейтрализации отдельных видов преступлений [17, с. 53].

Во-вторых, в целях профилактики, предупреждения коррупции в сфере оказания транспортных услуг на перечисленных уровнях предлагается расширять использование электронно-информационных технологий. В частности, упрощение работы на российском рынке логистики может быть достигнуто путем изменения процедур таможенного оформления по новому Таможенному кодексу Евразийского экономического союза (возможность декларирования товаров электронным способом через Интернет, автоматически, без участия таможенного инспектора; принятие решений автоматически информационной системой таможенного органа; право не предоставлять контролирующим органам сведения, которые уже есть в их информационной системе, и т. п.).

Российские ученые уже достаточно близки к созданию системы цифрового управления логистическими процессами. В качестве таковых рассматривается внедрение информационных систем на автомобильном транспорте (как си-

стем слежения, так и систем управления операциями).

На железнодорожном транспорте внедрение информационных систем в логистические процессы затруднено по нескольким причинам. Это связано с особенностями организации холдинговых структур (к которым относится и ОАО «РЖД») и управления ими.

В частности, разработка и внедрение информационных программ проводятся централизованно, территориальные подразделения не могут в короткий период привлечь сторонних специалистов к разработке новых технологий и их внедрению в экспериментальном формате. Таким образом, время ожидания готовых пакетов прикладных программ затягивается на годы.

Между тем существуют различные технологии логистического управления, направленные на повышение экономической эффективности грузовых перевозок и способствующие снижению рисков и коррупции в данной сфере. К таковым в первую очередь относятся информационные технологии следующих направлений:

- информационные технологии на автомобильном транспорте, ориентированные на слежение за операциями и управление ими в процессе доставки грузов;

- информационные системы в сфере управления операциями по погрузочно-разгрузочным работам, перегонке и маршрутизации на железнодорожном транспорте;

- информационные системы по управлению складом, позволяющие отслеживать все складские операции, проводить учет товарных запасов, оформлять необходимые документы;

- информационные системы по управлению логистической инфраструктурой;

- информационные системы, решающие оперативные задачи логистики путем подбора вариантов (составление маршрута, электронные площадки для закупок материальных ресурсов, задача отбора поставщика в цепи поставок).

Особое внимание следует уделить облачным технологиям в логистике. Под ними понимают информационно-технологическую концепцию сетевых вычислительных ресурсов, позволяющих долговременно хранить и обрабатывать информацию. Облачные технологии дают возможность автоматизировать обработку заказа и осуществлять выбор поставщика за более короткое время и на основе объективного анализа загрузки и возможностей исполнителя. Таким образом, благодаря работе с облаком можно

избежать коррупционных откатов, которые существуют в системе официального отбора поставщика логистических услуг. Использование облачных технологий помогает отслеживать маршрут доставки, управлять временем поставки, вносить коррективы в маршрут движения, оперативно заменять поставщика услуг, а кроме того, сокращает время на оформление документов, а именно товарно-транспортных накладных.

Одной из сложнейших отраслей транспортировки грузов, требующих повышения экономической и организационной эффективности, а также чистоты схем выбора посредника, является организация комбинированной перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом. В этой связи учеными и специалистами ведется разработка специализированных программ по управлению цепями поставок на базе существующих сетевых транспортных компаний, к которым относится и ОАО «РЖД».

Отправка грузов осуществляется на основе заключения агентского договора между территориальным подразделением ОАО «РЖД» и контрагентами по сделке — транспортными и иными логистическими операторами. Однако сегодня отсутствует регламентация процедуры отбора контрагента, а решение принимается на основе заявления оператора, ценовых условий контракта, в некоторых случаях учитывается опыт предыдущих сделок. Сама процедура поиска партнеров, как и конкурсная процедура, не является автоматизированной, что не исключает влияние субъективного, человеческого фактора. В настоящее время территориальные подразделения ОАО «РЖД» перестраивают свою работу, что позволяет изменить и схему заключения и исполнения контрактов в логистике с учетом профилактики возможных коррупционных схем при отборе партнеров.

Центры управления перевозками, организованные в территориальных подразделениях ОАО «РЖД», представляют собой организационные структуры, способные осуществлять управление цепями поставок в пределах регионального маршрута движения. Таким образом, актуализируется разработка автоматизированных систем, осуществляющих накопление информации о контрагентах, что позволило бы объективно оценивать перспективы сделки. В качестве таковой предлагается система управления комплексной услугой грузовой перевозки, основная идея которой заключается в автоматизации процедуры отбора ее исполнителей.

Автоматизированный отбор контрагента способствует достижению ряда результатов без вступления в коррупционные схемы, а именно сокращает время на поиск партнера, приводит к снижению затрат на организацию перевозки и делает их максимально прозрачными, обеспечивает контроль качества услуг, высвобождает время на развитие клиентской базы и повышает коммерческий доход. Схема действия информационно-аналитической системы основана на принципах проблемно ориентированного проектирования и уже была представлена в статье О. А. Фрейдман «Современные методы и инструменты координации логистической деятельности транспортных компаний».

Главным отличием предлагаемой системы от уже существующих, подобных, является смещение акцента с технической организации на организационно-управленческую деятельность транспортно-логистических компаний. Такая система управления не только включает функцию оценки состояния объектов инфраструктуры территориальных объектов, находящихся в муниципальной собственности, но и позволяет сформировать банк данных об инфраструктурном комплексе частных операторов. Это обстоятельство помогает объективно оценить возможности компании-партнера исполнить услугу согласно условиям договора, предложенным грузоотправителем. Таким образом, качество оказания логистической услуги повышается.

Итак, внедрение представляемой информационно-аналитической системы управления комплексной услугой грузовой перевозки приведет к получению следующих результатов:

- рост коммерческого дохода, достигаемый за счет высвобождения времени на поиск дополнительных клиентов-грузоотправителей;
- получение операционного эффекта, заключающегося в минимизации пустопорожнего пробега автомобиля или перегонки подвижного состава;
- получение организационного эффекта, состоящего в сокращении времени на поиск партнера и оформление документов;
- получение инфраструктурного эффекта в виде снижения величины затрат на содержание логистической инфраструктуры и возможности использования инфраструктуры компаний-партнеров;
- уменьшение влияния субъективного фактора при заключении агентского договора меж-

ду территориальными подразделениями ОАО «РЖД» и поставщиком транспортно-логистической услуги, что снизит вероятность появления коррупционных схем.

В рамках общесоциальной превенции положительный эффект имеет практика формирования механизмов предупреждения и урегулирования конфликта интересов с акцентом на усиление запретительных начал [18, с. 27]. Так, одним из направлений, способствующих снижению уровня коррупции, является деятельность профильных ассоциаций и специальных комиссий по сбору сведений о коррупционных сделках и дальнейшей их профилактике. Профильные ассоциации действуют как на рынке транспортно-логистических услуг в целом, так и в отдельных сферах перевозок. Такие ассоциации имеются в ряде стран и, как правило, затрагивают отдельные крупные рынки грузовых перевозок, в частности рынок зерна.

Крайне важно оценить соответствие превенции преступлений коррупционной направленности мерам, реализуемым в указанном направлении в рамках уголовно-правовой и уголовно-процессуальной политики государства. И здесь ученые вполне обоснованно обращают внимание на имеющиеся проблемы. Так, А. И. Александров справедливо утверждает, что в настоящее время у законодателя отсутствует единый, концептуальный подход к установлению уголовной ответственности за коррупционные преступления, приведя в качестве примера возможность назначения длительного наказания в виде лишения свободы и присуждения штрафа в размере, кратном сумме взятки, при одновременном крайне лояльном наказании за присвоение или растрату вверенного имущества с меньшей суммой штрафа [19].

Уголовное судопроизводство также указывает на некоторую привилегированность преступлений в сфере предпринимательской и коммерческой деятельности. Конечно, они не затрагивают все преступления коррупционной направленности, но демонстрируют лояльность законодателя к тем общественно опасным деяниям, которые совершены в сфере коммерческой и предпринимательской деятельности, и также указывают общую тенденцию выстраивания иерархии охраняемых законом интересов. Это касается особенностей возбуждения уголовного дела, порядка признания предметов и документов по делам о преступлениях в сфере экономики вещественными доказатель-

ствами (ст. 81.1 УПК РФ), избрания заключения под стражу в качестве меры пресечения (ч. 1.1 ст. 108 УПК РФ), прекращения уголовного дела или уголовного преследования в связи с назначением меры уголовно-правового характера в виде штрафа (гл. 51.1 УПК РФ) и т. п. Изложенное подчеркивает привилегированное положение обвиняемых по данной категории дел, что в корне не соответствует назначению уголовного судопроизводства и конституционному принципу равенства граждан перед законом и судом.

Следует согласиться с К. В. Муравьевым в том, что одной из причин такой ситуации выступает разбалансированность уголовно-процессуальной формы в целом, что предопределяется и ее несогласованностью с положениями уголовного закона и противоречием им, поскольку предположительная квалификация в ходе процессуальной деятельности влечет за собой значимые последствия (для принятия решения о дифференциации формы судопроизводства, установления полномочий должностных лиц по осуществлению производства по делу, а также применению мер процессуального принуждения) [20, с. 3–4].

Таким образом, сложившаяся в настоящее время ситуация с развитием транспортно-логистических услуг в правовом поле является неоднозначной, поскольку предусмотренные действующими нормативно-правовыми актами меры профилактического характера (например, внедрение электронных форм взаимодействия, развитие механизмов предупреждения конфликта интересов) вступают в противоречие с дисбалансом санкций за преступления коррупционной направленности, т. е., иными словами, самостоятельные направления противодействия коррупции не согласуются друг с другом.

Кроме того, реализуемая уголовно-процессуальная политика государства позволяет наблюдать исключительную лояльность законодателя к отдельным категориям лиц в уголовном процессе, что свидетельствует о законодательном признании так называемого социального неравенства в сфере борьбы с преступностью, появлении квази-особых производств. Сохранение названных факторов является своеобразным поощрением дальнейшего распространения преступлений коррупционной направленности во всех сферах деятельности, в том числе и в сфере оказания транспортно-логистических услуг.

Как представляется, указанные изменения и новации будут эффективны только при условии снижения крайне высокого уровня социального неравенства. В настоящее время это одна из институциональных проблем, отмеченных

в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, что, увы, проявляется и на уровне уголовно-процессуального, и уголовно-правового регулирования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агильдин В. В. К вопросу об определении понятия «коррупция» / В. В. Агильдин, К. А. Волков // Следователь. — 2006. — № 2. — С. 49–51.
2. Судакова Т. М. О промежуточных итогах реализации правовых основ антикоррупционной стратегии в контексте коррупционной преступности / Т. М. Судакова // Проблемы современного законодательства России и зарубежных стран : материалы 5-й Междунар. науч.-практ. конф. (г. Иркутск, 16–17 сент. 2016 г.) : в 2 т. / отв. ред. С. И. Суслова, А. П. Ушакова. — Иркутск, 2016. — Т. 2. — С. 148–151.
3. Соловьева Ю. И. Коррупционные преступления [Электронный ресурс] / Ю. И. Соловьева // СПС «КонсультантПлюс».
4. Курносенко А. А. В МВД назвали сумму ущерба от коррупции в 2017 году [Электронный ресурс] / А. А. Курносенко // Газета.ru. — Режим доступа: https://www.gazeta.ru/social/news/2018/03/16/n_11291227.shtml.
5. Верченко Н. И. Коррупция и мошенничество в сфере предпринимательской деятельности: вопросы квалификации и предупреждения / Н. И. Верченко, Н. Н. Земеров // Законность. — 2018. — № 4. — С. 47–50.
6. Berger P. L. The Social Construction of Reality. A Treatise on sociology of Knowledge / P. L. Berger, T. Luckmann. — New York : Anchor Books, 1966. — 249 p.
7. Международная интеграция и интеграционное право / под ред. В. А. Шамахова, В. П. Кириленко, С. Ю. Кашкина. — СПб. : Изд-во СЗИУ РАНХиГС, 2017. — 877 с.
8. Фрейдман О. А. Трансформация транспортно-логистической системы как условие устойчивого развития региона / О. А. Фрейдман // Известия Байкальского государственного университета. — 2016. — Т. 26, № 4. — С. 557–565. — DOI: 10.17150/2500-2759.2016.26(4).557-565.
9. Evans B. A pragmatic view of lean and agile / B. Evans, M. Powell // Logistics and Transport Focus. — 2000. — № 2 (10). — P. 26–32.
10. Rowley J. Outsourcing across borders in Europe / J. Rowley // Logistics and Transport Focus. — 2001. — № 3 (1). — P. 54–56.
11. Bowersox D. Supply Chain Logistics Management / D. Bowersox, D. J. Closs, M. B. Cooper. — 4th ed. — London : McGraw-Hill, 2009. — 498 p.
12. Waters D. Logistics: An Introduction to Supply Chain Management / D. Waters. — New York : Palgrave Macmillan, 2003. — 364 p.
13. Аксенова А. В. Борьба с коррупцией в России и за рубежом / А. В. Аксенова, Э. В. Баян // Международное уголовное право и международная юстиция. — 2018. — № 3. — С. 13–16.
14. Патов Н. А. Историко-правовой обзор мер противодействия коррупции / Н. А. Патов // Мировой судья. — 2018. — № 4. — С. 10–20.
15. Степаненко Д. А. О практике выявления и расследования преступлений об оказании услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности / Д. А. Степаненко, Е. А. Липунова // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. — 2017. — № 4. — С. 115–127.
16. Судакова Т. М. Антикоррупционное просвещение в детерминации коррупционной преступности / Т. М. Судакова // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики : материалы 20-й междунар. науч.-практ. конф., 20–21 апр. 2017 г. : в 2 ч. — Красноярск : Сиб. юрид. ин-т МВД России, 2017. — Ч. 2. — С. 17–20.
17. Ишигеев В. С. Профилактика преступлений: история, теория, практика / В. С. Ишигеев, В. С. Агильдин. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2010. — 83 с.
18. Михайлов В. И. Конфликт интересов: вопросы этики и совершенствования законодательного оформления / В. И. Михайлов // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2018. — № 3. — С. 26–31.
19. Александров А. И. Борьба с коррупцией: актуальные вопросы уголовного права, уголовного процесса и ОРД / А. И. Александров // Российская юстиция. — 2018. — № 4. — С. 49–52.
20. Муравьев К. В. Оптимизация уголовного процесса как формы применения уголовного закона : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.09 / К. В. Муравьев. — Омск, 2017. — 43 с.

REFERENCES

1. Agildin V. V., Volkov K. A. To the definition of the concept of «corruption». *Sledovatel' = Investigator*, 2006, no. 2, pp. 49–51. (In Russian).
2. Sudakova T. M. On the interim results of implementing the legal basis of anti-corruption strategy in the context of corruption crimes. In Suslova S. I., Ushakova A. P. (eds.). *Problemy sovremennogo zakonodatel'stva Rossii i zarubezhnykh stran. Materialy 5-i Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, Irkutsk, 16–17 sentyabrya 2016 g.* [Problems in Contemporary Legislation of Russia and Other Countries. Materials of 5th International Research Conference, Irkutsk, September 16–17, 2016]. Irkutsk, 2016, vol. 2, pp. 148–151. (In Russian).
3. Soloveva Yu. I. Corruption crimes. *SPS «Konsul'tantPlyus» = Reference system «ConsultantPlus»*. (In Russian).
4. Kurnosenko A. A. The Ministry of the Interior estimated the damage from corruption in 2017. *Gazeta.ru*. Available at: https://www.gazeta.ru/social/news/2018/03/16/n_11291227.shtml. (In Russian).

5. Verchenko N. I., Zemerov N. N. Corruption and fraud in the sphere of entrepreneurship: issues of classification and prevention. *Zakonnost' = Legality*, 2018, no. 4, pp. 47–50. (In Russian).
6. Berger P. L., Luckmann T. *The Social Construction of Reality. A Treatise on Sociology of Knowledge*. New York, Anchor Books, 1966. 249 p.
7. Shamakhov V. A., Kirilenko V. P., Kashkin S. Yu. (eds.). *Mezhdunarodnaya integratsiya i integratsionnoe pravo* [International integration and integration law]. Saint Petersburg, North Western Institute of Management of Russian Academy of Economy and Public Service under the President of the Russian Federation Publ., 2017. 877 p. (In Russian).
8. Freidman O. A. Transformation of the transport and logistics system as a condition for the sustainable regional development. *Izvestiya Irkutskoi gosudarstvennoi ekonomicheskoi akademii = Bulletin of Irkutsk State Economics Academy*, 2016, vol. 26, no. 4, pp. 557–565. DOI: 10.17150/2500-2759.2016.26(4).557-565. (In Russian).
9. Evans B., Powell M. A pragmatic view of lean and agile. *Logistics and Transport Focus*, 2000, no. 2 (10), pp. 26–32.
10. Rowley J. Outsourcing across borders in Europe. *Logistics and Transport Focus*, 2001, no. 3 (1), pp. 54–56.
11. Bowersox D., Closs D. J., Cooper M. B. *Supply Chain Logistics Management*. 4th ed. London, McGraw-Hill, 2009. 498 p.
12. Waters D. *Logistics: An Introduction to Supply Chain Management*. New York, Palgrave Macmillan, 2003. 364 p.
13. Aksenova A. V., Balyan E. V. Corruption combating in Russia and abroad. *Mezhdunarodnoe ugovnoe pravo i mezhdunarodnaya yustitsiya = International Criminal Law and International Justice*, 2018, no. 3, pp. 13–16. (In Russian).
14. Patov N. A. Historical and Legal Review of Corruption Combating Means. *Mirovoi sud'ya = Justice of the Peace*, 2018, no. 4, pp. 10–20. (In Russian).
15. Stepanenko D. A., Lipunova E. A. On the Practice of Identifying and Investigating Crimes on the Provision of Passenger Transportation Services by Air that Do Not Meet the Safety Requirements. *Sibirskie ugovno-protsessual'nye i kriminalisticheskie chteniya = Siberian Criminal Procedure and Criminalistic Readings*, 2017, no. 4, pp. 115–127. (In Russian).
16. Sudakova T. M. Anti-corruption legislation in determining the crimes of corruption. *Aktual'nye problemy bor'by s prestupnost'yu: voprosy teorii i praktiki. Materialy 20-i mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, 20–21 aprelya 2017 g.* [Actual Problems of Fighting Crime: Issues of the Theory and Practice. Materials of the 20th International Research Conference, April 20–21, 2017]. Krasnoyarsk, Siberian University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation Publ., 2017, vol. 2, pp. 17–20. (In Russian).
17. Ishigeev V. S., Agildin V. S. *Profilaktika prestuplenii: istoriya, teoriya, praktika* [Crime Prevention: History, Theory, Practice]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2010. 83 p.
18. Mikhaylov V. I. Conflict of interest: ethics and improvement of legislative registration. *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya = Journal of Foreign Legislation and Comparative Law*, 2018, no. 3, pp. 26–31. (In Russian).
19. Alexandrov A. I. The fight against corruption: current issues of criminal law, criminal procedure and OSA. *Rossiiskaya yustitsiya = Russian Justice*, 2018, no. 4, pp. 49–52. (In Russian).
20. Muravev K. V. *Optimizatsiya ugovnogo protsesssa kak formy primeneniya ugovnogo zakona. Avtoref. Kand. Diss.* [The optimization of criminal process as a form of using criminal law. Cand. Diss. Thesis]. Omsk, 2017. 43 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Фрейдман Оксана Анатольевна — доцент кафедры менеджмента Иркутского государственного университета путей сообщения, кандидат экономических наук, доцент, г. Иркутск, Российская Федерация; e-mail: oksana-frey@mail.ru.

Смирнова Ирина Георгиевна — заместитель директора по научной работе Института государства и права Байкальского государственного университета, заведующий кафедрой уголовного права, криминологии и уголовного процесса, доктор юридических наук, доцент, г. Иркутск, Российская Федерация; e-mail: smirnova-ig@mail.ru.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Фрейдман О. А. Коррупционная составляющая сферы оказания транспортно-логистических услуг: причинно-следственный комплекс / О. А. Фрейдман, И. Г. Смирнова // Всероссийский криминологический журнал. — 2018. — Т. 12, № 5. — С. 669–677. — DOI: 10.17150/2500-4255.2018.12(5).669-677.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Freidman, Oksana A. — Ass. Professor, Chair of Management, Irkutsk State Transport University, Ph.D. in Economics, Ass. Professor, Irkutsk, the Russian Federation; e-mail: oksana-frey@mail.ru.

Smirnova, Irina G. — Deputy Director for Research, Institute of State and Law, Baikal State University, Head, Chair of Criminal Law, Criminology and Criminal Procedure, Doctor of Law, Ass. Professor, Irkutsk, the Russian Federation; e-mail: smirnova-ig@mail.ru.

FOR CITATION

Freidman O. A., Smirnova I. G. The corruption component in transport and logistics services: a causal complex. *Vserossiiskii kriminologicheskii zhurnal = Russian Journal of Criminology*, 2018, vol. 12, no. 5, pp. 669–677. DOI: 10.17150/2500-4255.2018.12(5).669-677. (In Russian).