

мену наказания более строгим. Причем для исправительных работ первой и второй степеней ввиду небольшого различия в карательном потенциале следует применять замену наказанием третьей степени, но в разном соотношении сроков (для ИР первой степени – 1 : 3, для второй – 1 : 2 соответственно). И только при уклонении от исправительных работ третьей степени необходимо применять замену лишением свободы, как наиболее адекватную по строгости.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 28.12.2013 № 431-ФЗ «О внесении изменений в статью 8 Федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». – URL: (дата обращения: 20.10.2020).

2. Основные статистические показатели состояния судимости в России в 2008–2019 гг. – URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=2074> (дата обращения: 20.10.2020).

УДК 343.9.01

Диканова Татьяна Александровна,
доктор юридических наук, Почетный работник прокуратуры,
Университет прокуратуры Российской Федерации,
г. Москва, Российская Федерация
dikanovata@yandex.ru

К вопросу о борьбе с коррупцией в транспортной сфере

Статья посвящена проблемам борьбы с коррупцией в сфере, в которую в настоящее время идет основное бюджетное финансирование – в транспортной сфере. Дана: краткая история криминализации, в т.ч. коррумпированности этой сферы, анализ отличительных особенностей современной коррупции на транспорте, включая латентность, связь с экономической преступностью, особенно с хищениями бюджетных средств путем мошенничества; тенденции, основные недостатки борьбы с коррупционными преступлениями и некоторые меры по ее усилению.

Ключевые слова: коррупция, транспорт, бюджетные средства, мошенничество, уголовные дела, наказание, уголовная политика, приказ, формализм, формирование личности.

Dikanova Tatyana Aleksandrovna,
doctor of law, Honorary Employee of the Prosecutor's Office,
University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation,
Moscow, Russian Federation

On the issue of fighting corruption in the transport sector

The article is devoted to the problems of fighting corruption in the sphere that currently receives the main budget funding – in the transport sector. It gives: a brief history of criminalization,

including corruption in this area, an analysis of the distinctive features of modern corruption in transport, including latency, connection with economic crime, especially with embezzlement of budget funds through fraud; trends, the main shortcomings of the fight against corruption crimes and some measures to strengthen it.

Keywords: *corruption, transport, budget funds, fraud, criminal cases, punishment, criminal policy, order, formalism, personality formation.*

Коррупция на транспорте приобрела значительные масштабы и совершенно иной уровень по сравнению с советским периодом с первых же лет перестроечных процессов. Коррупция была связана с криминальной приватизацией, которая затронула транспорт в первую очередь по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, прежде всего, из-за возможности вывести флот за рубеж; с размыванием доли государства в создаваемых на транспорте акционерных обществах; политикой, связанной с отказом государства от собственности на наиболее прибыльные активы, оставлением за собой только убыточных и непривлекательных для частного бизнеса перевозок, например, Северного завода; переводом финансовых центров и регистрацией транспортных предприятий за рубежом. Деньги, которые направлялись ранее на развитие транспорта, стали оседать в карманах новых собственников, проблемы транспортных предприятий начали накапливаться: старение транспорта, отставание в использовании новых технологий, банкротства транспортных предприятий, снижение масштабов перевозок из-за спада производства и сельского хозяйства, зависимость от мировой конъюнктуры и сосредоточение перевозок сырьевых грузов на международных направлениях.

Современная коррупция на транспорте помимо истории своего развития, имеет ту особенность, что основное бюджетное финансирование в стране направлено именно на модернизацию транспорта, что обусловлено его ролью как необходимого условия развития всех других отраслей экономики, обеспечения связности страны и транспортной доступности для населения; и, кроме того, постоянной необходимостью инвестирования в транспорт; а значит, транспортная сфера становится наиболее привлекательной для коррупционеров и мошенников. В результате в настоящее время транспортная система страны имеет недостатки, которые отражены в Транспортной стратегии, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, и это, прежде всего, низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние производственной базы.

Одним из наиболее характерных уголовных дел о коррупции на транспорте перестроечного периода является дело, связанное с фирмой «Трансрейл», существующей и поныне. К ее созданию имел непосредственное отношение бывший министр путей сообщения и он же бывший вице-премьер Н. Аксененко. «Трансрейл» была зарегистрирована в Швейцарии и аккумулировала финансовые потоки, поступающие, прежде всего, от международных перевозок грузов. В «Трансрейле» работали родственники и знакомые Аксененко. Компания процветала при том, что у самого железнодорожного транспорта России возникало все больше и больше проблем. Отрасль недофинансировалась. Вскоре «Трансрейл» стала кредитором существовавшего в то время Министерства путей сообщения России (МПС). При том, что требовался по

крайней мере ремонт вагонов, локомотивов и прочей техники, износ которой на железнодорожном транспорте составлял уже в те годы 60 %, прибыль железных дорог тратилась на повышение заработной платы руководящим работникам министерства и так называемое нецелевое использование. По плану Министерства в первую очередь модернизировали наименее посещаемый из вокзалов – Рижский, в отремонтированных залах ожидания, как сообщала пресса, уютно разместился салон кухонной мебели. Примеры можно продолжать. Аксененко было предъявлено обвинение в превышении должностных полномочий и нецелевом использовании средств железнодорожных предприятий. Ущерб, причиненный государству, был оценен в 11 млрд. руб. На допросах Аксененко объяснял следователям, что они не понимают суть современной экономической политики и законодательства, и что он действует в его рамках. В 2003 г. расследование в отношении Аксененко было закончено, но суд не состоялся: в 2005 г. Аксененко умер. Однако, как оказалось, его «дело» продолжало жить. Так, в ходе расследования было установлено что в 1996г. МПС заключило контракт с компанией Ericsson на поставку телекоммуникационных систем стоимостью 396 млн долл. Под этот контракт «Хандельсбанк» открыл МПС кредитную линию, а погашать долги перед банком должна была компания «Трансрейл». «Трансрейл перечислила «Хандельсбанку» \$142,6 млн. Остальную сумму долга «Хандельсбанку» вернула Ericsson, поскольку компания так и не выполнила своих обязательств. В Генеральной прокуратуре Российской Федерации заподозрили, что на самом деле «Трансрейл» перечислил банку на 16 млн долл. меньше заявленной суммы. Несмотря на это, деньги по распоряжению менеджмента компании были зачтены «Трансрейлу» как уплаченные «Хандельсбанку». На эту сумму компания «Трансрейл» получила гарантийные обязательства по перевозкам, а МПС лишилась доходов на 16 млн долл. [1]. В конечном итоге дело относительно вышеуказанного эпизода, как и многие другие подобные дела, было прекращено. Ущерб государству остался невозмещенным [2].

Нужно признать, что такие персонажи как Аксененко формировали новую экономическую политику, и многие проблемы современной российской экономики родом с тех перестроечных времен. Это все увеличивающийся вывод активов за рубеж, продолжающаяся регистрация бизнеса в офшорах, технологическая отсталость российского транспорта, банкротства, увольнения работников, невыплата им зарплаты и многое другое. При этом должных мер контроля и привлечения виновных к ответственности как не принималось, так и не принимается.

Однако нельзя не признать, что при высокой латентности коррупции на транспорте отдельные уголовные дела все же возбуждаются. Латентность обусловлена, в частности, теснейшей связью коррупции с экономической преступностью, особенно мошенничеством, борьба с которой с начала перестроечных процессов постоянно либерализируется, как и система финансового контроля. Ослабление финансового контроля и борьбы с экономической преступностью влечет рост масштабов коррупции.

По данным прокуратуры, наибольшее количество уголовных дел о коррупции в 2020 г. возбуждалось на железнодорожном транспорте, особенно на Дальневосточной, Западно-Сибирской, Московской и Северо-Кавказской же-

лезных дорогах. Среди филиалов ОАО РЖД основная доля коррупционных дел приходится на Центральную дирекцию управления движением (46 %) и инфраструктуры (15 %). Возрос удельный вес коррупционных дел в хозяйстве «Трансэнерго». Фигурантами коррупционных дел в основном, являются руководители среднего и низшего звена системы транспортных органов и подразделений этих органов, например, начальник вагонного ремонтного депо или грузового двора. В материалах дел много «неустановленных» лиц. Вместе с тем, были случаи, когда привлекали к уголовной ответственности за коррупцию лиц, занимающих высокое должностное положение: начальников железных дорог, топ-менеджеров транспортных холдингов.

Из дел коррупционной направленности на транспорте почти половина приходится на взятки (с учетом мелкого взяточничества их доля составляет более 70 %). Спектр коррупционных деяний, как отмечается в ряде исследований, достаточно широкий – от получения взяток до служебного подлога. Значительную долю преступлений занимает злоупотребления должностными полномочиями. Коррупционные преступления бывают связаны с «освоением» бюджетных средств, заключением договоров перевозки, выделением транспортных средств, предоставлением контейнеров, «несозданием» проблем предпринимателям в отправке транспорта по пути следования. Немало случаев поборов с работников железнодорожного транспорта, например, за сокрытие аварийных случаев, незаконной предпринимательской деятельности. Распространены взятки за подписание на систематической основе актов сдачи-приемки работ при том, что фактически работы не проводились. Имущество железнодорожного транспорта присваивается или растрачивается, например, металл, горюче-смазочные материалы и т. д., распространены случаи присвоения грузов.

Большинство взяток от 10 до 100 тыс. руб. Бывают более крупные взятки. Например, представители одной подрядной организации передавали взятки руководителю подразделения ОАО «РЖД за сокрытие фактов невыполнения договорных работ по ремонту железнодорожного пути, одна из таких взяток была в 2 млн руб.

Генеральная прокуратура Российской Федерации в целом фиксирует, что за январь – март 2020 года количество преступлений коррупционной направленности уменьшилось на 3,8%. Применительно к транспортной сфере снижение более значительное 20,5%. Вместе с тем, в отдельных регионах наблюдался рост коррупционных преступлений на транспорте. Этот рост в ряде регионов сопровождался снижением размера взяток, что, на наш взгляд, свидетельствует о том, что острое уголовное репрессии по-прежнему направлено на малозначительные преступления. В некоторых регионах, напротив, регистрируется рост размера взяток.

При значительном снижении числа коррупционных преступлений на транспорте, в СМИ сообщалось, что на антикоррупционную горячую линию ОАО «РЖД» в I квартале 2020 г. поступило на 76 % больше обращений, чем за аналогичный период 2019 г. Наибольшее количество обращений связано с сообщениями о коррупции на Московской, Дальневосточной, Южно-Уральской, Октябрьской, Красноярской и Горьковской железных дорогах [3].

Подавляющее большинство преступлений коррупционной направленности выявляется с помощью оперативно-розыскных мероприятий, однако, как правило, спустя длительный срок с момента совершения этих преступлений. Как отмечается в ряде исследований, в основном, – спустя 2–3 года, что существенно ослабляет борьбу с коррупцией. Хорошо, если около 60 % возбужденных уголовных дел доходят до суда, во многих регионах большинство дел прекращается или производство по ним приостанавливается.

Суды, как правило, выносят довольно мягкие приговоры делам о коррупции на транспорте. Назначают наказания, не связанные с реальным лишением свободы: штрафы, запрет в течение двух лет занимать должности в государственных органах. Причиненный государству ущерб возмещается лишь в минимальной степени. В лучшем случае возмещается четверть суммы ущерба. В последнее время чаще стал применяться арест имущества с тем, чтобы впоследствии материальный ущерб государству все же был возмещен. Например, по одному коррупционному делу арестовали более 220 млн руб., находившихся на банковском счете обвиняемого, что стало гарантией последующего исполнения приговора [4; 5; 6; 7].

Одно из наиболее крупных дел о коррупции на железнодорожном транспорте – дело бывшего начальника Свердловской железной дороги М. и его подельников. В СМИ коррупцию, которую он организовал, назвали «вертикальной». Коррупция осуществлялась на всех звеньях этой дороги и заключалась в самых разных преступлениях, как по характеру, так и по размерам незаконного обогащения – от поборов с проводников до крупномасштабных присвоений бюджетных денег. Вверенное имущество систематически присваивалось и растрачивалось, использовалось в личных целях. Оформлялись фиктивные договоры поставки, и завышалась стоимость приобретаемых товаров. Было возбуждено 7 уголовных дел в отношении должностных лиц Свердловской железной дороги и лиц, осуществляющих работы на ее объектах.

Не только на железнодорожном, но и на других видах транспорта имеет место крупномасштабная коррупция. Так, возбуждено дело о хищении, фигурантами которого являются заместитель гендиректора «Аэрофлота» по правовым и имущественным вопросам (до этого работал в прокуратуре и следственном комитете), бывший директор юридического департамента перевозчика, а также два адвоката. По версии следствия эти лица с целью хищения денежных средств перевозчика заключили четыре фиктивных договора на оказание юридических услуг. По этим договорам с 2016 по 2018 гг. от «Аэрофлота» незаконно перечислены на счета коллегии адвокатов не менее 250 млн руб.

Высокий уровень коррупции характерен в том числе для транснациональных транспортных корпораций. Речь идет, прежде всего, о мошеннических действиях, связанных с закупками продукции, подбором поставщиков и заключением контрактов с ними. Выбор поставщиков является результатом откатов на рынках с высоким уровнем риска. По оценке аналитиков, в 71 % всех мошеннических сделок, как правило, замешаны представители высшего руководства компании, в 48 % – менеджеры среднего звена, играющие особо важную роль. Препятствовать коррупции в холдингах, следует мерами контроля, проявлением должной осмотрительности – так решил 71 % опрошенных предприни-

мателей. 31 % считает полезным добавление контрактных условий или дополнительное обучение персонала. Факторы, способствующие коррупции, по мнению предпринимателей, – общая неэффективная политика Правительства страны, личная нечистоплотность руководителя компании, безнаказанность из-за отсутствия контроля [6].

Коррупция, сопровождающая закупки, может быть связана не только с процессом перевозок, но и деятельностью организаций, не имеющих к перевозкам непосредственного отношения, но работающих в сфере транспорта. Так, руководитель ФБУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации» организовал закупку медицинского оборудования по цене, существенно превышающей его рыночную стоимость, причинив тем самым ущерб государству в сумме более 170 млн руб. Как и во многих других случаях, следствие не смогло установить всю преступную группу [5].

Как следует из материалов нескольких уголовных дел, представители компаний, рассчитывая на приоритет при выборе поставщика, на выгодную стоимость контракта, победу в конкурсах, заключение прямых контрактов «стимулируют» взяткой представителей государственных транспортных структур. Нарушениям, как выяснено следствием, способствовали недостатки законодательства о закупках, несоответствия в федеральных законах от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и – от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», непрозрачный порядок определения начальной цены договора, существующая возможность заключать прямые договорные отношения с так называемыми аффилированными организациями, которых множество.

Несколько уголовных дел было связано с незаконным оформлением служебных документов, свидетельствующих о якобы нормальном радиационном фоне на транспортном объекте, о прохождении сотрудниками железной дороги диспансеризации и т. п. Выдавались «премии» подчиненным работникам для того, чтобы «премии» поделить.

В последние годы правоохранительные органы стали уделять повышенное внимание борьбе с коррупцией в транспортных учебных заведениях, поскольку несколько аварийных происшествий были обусловлены нарушениями работниками транспорта элементарных правил движения и эксплуатации из-за отсутствия надлежащей подготовки к работе на транспорте. Так за незаконную выдачу сертификатов о прохождении обучения ряд преподавателей Сибирского государственного университета водного транспорта были привлечены к уголовной ответственности [4].

Отношения, связанные с вымогательством денег, имеют место не только между государственной и частной структурой, но и между частными транспортными организациями. По оценке аналитиков агентства Global Transit Organization, сделанной на основе опросов предпринимателей, сектор транспорта и логистики является лидером экономических преступлений с высоким уровнем коррупционной составляющей. В этой сфере распространены преступления, сопряженные со злоупотреблениями полномочиями со стороны менеджмента компаний и коммерческим подкупом, то есть это та же коррупция,

только совершенная лицами, не являющимися государственными служащими. Взятки нередко вымогались за выполнение уставных функций организации. Например, начальник Сервисного центра филиала ОАО «ТрансКонтейнер» потребовал 212 тыс. руб. от заместителя генерального директора ООО «Агентство Логистических решений» денежных средств за выделение контейнеров.

Фигурантами коррупционных преступлений в транспортной сфере были и сотрудники таможенных органов. Так, оперуполномоченный по особо важным делам Смоленской таможни был обвинен в неоднократных эпизодах получения взяток от участников внешнеэкономической деятельности, занимающихся ввозом импортных товаров в Россию, за «несоздание» проблем и «содействие» таможенному оформлению перевозимых товаров.

Некоторые преступления коррумпированных таможенников отличались крупным размером. Так, один из руководителей таможенного поста Домодедово получил взятку в 6300 долл., дознаватель и оперуполномоченный Шереметьевской таможни через посредника получили 1,2 млн руб. и требовали еще 200 тыс. долл. Взятки брались за вышеуказанное «содействие» либо невозбуждение административного или уголовного дела.

Взятки предназначались и сотрудникам полиции. Так, работник вагонного депо Бирюлево дал взятку в 1 млн руб. сотруднику подразделения центрального аппарата МВД России за прекращение проверки фактов хищения комплектующих железнодорожных вагонов. Два сотрудника транспортной полиции потребовали от предпринимателя платить им ежемесячно по 50 тыс. руб. за общее покровительство его бизнесу на транспортном объекте.

Как известно, одним из дел о коррупции, получившим широкую общественную огласку, стало дело полковника полиции Д. Захарченко. По сообщениям прессы, обнаруженные у него деньги сначала находились у фирм и банков, связанных с РЖД, а потом оказались на депозитах у частных лиц, контролируемых Захарченко.

Распространена коррупция на автотранспорте. Например, 6 действующих полицейских и один бывший полицейский на стационарном посту ДПС «Успенский», находящемся на трассе «Кавказ» в Краснодарском крае, организовали преступное сообщество, занимавшееся вымогательством взяток: на постоянной основе получали деньги от водителей, освобождая их от ответственности за выявленные полицейскими нарушения законов.

В Брянской области была осуждена преступная группа из 5 сотрудников ГАИ, которые систематически получали взятки от водителей. Всего было доказано 30 эпизодов получения взяток на сумму более 1 млн руб. [3].

Ознакомление с рядом приказов Минтранса России, Ространснадзора и транспортных агентств наглядно высвечивает формальный подход к профилактике коррупции. Например, в утвержденном приказом Минтранса России от 31.08.2018 № 313 Плана мероприятий противодействия коррупции в Министерстве транспорта Российской Федерации на 2018–2020 годы легко можно поменять местами запланированные антикоррупционные мероприятия и ожидаемый результат. Например, формулируется такой результат: «обеспечение открыто-

сти и конкуренции, устранение коррупционных рисков при осуществлении закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных нужд». Непонятно, чем такой результат отличается от предусмотренного планом антикоррупционного мероприятия и что конкретно предлагается запланировать для обеспечения поставленных задач по борьбе с коррупцией. При том, что издано множество приказов и указаний транспортных ведомств, посвященных профилактике коррупции, среди которых весьма значимые, например, приказ Ространснадзора от 26.07.2018 № ВБ-647фс «Об утверждении перечня коррупционно-опасных функций при выполнении должностных обязанностей в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта», на различного рода совещаниях в вышеуказанных органах вопросы борьбы с коррупцией не получают должного освещения, факторы, способствующие коррупции, не выявляются и меры по их предупреждению зачастую не принимаются.

Подытоживая вышеизложенное, следует отметить, что коррупция на транспорте распространена, высока ее латентность. Зафиксированное статистикой снижение данных о числе коррупционных преступлений на транспорте, на наш взгляд, может быть объяснено реформой контроля, либерализацией борьбы с экономической преступностью. Надлежащая борьба с коррупцией на транспорте требует активизации борьбы с экономической преступностью, усиления финансового контроля. В настоящее время, в основном, наказываются малозначительные преступления. Неотвратимость наказания за коррупцию и экономические преступления, соразмерность наказания тяжести совершенного преступления, должное возмещение материального ущерба от коррупции не обеспечиваются. Суды относятся весьма либерально к преступлениям коррупционной направленности.

Для усиления борьбы с коррупцией необходимо корректировать экономическую политику, во многом сохраняющую отрицательные моменты, возникшие еще в первые годы перестройки, прежде всего речь идет о регистрации бизнеса в офшорах и выводе финансовых центров за рубеж. Учитывая масштабное бюджетное финансирование в развитие транспортной сферы, должна быть активизирована борьба с коррупцией на транспорте, в том числе с помощью оперативно-розыскных мероприятий; обеспечено своевременное выявление преступлений, снижение уровня латентности. Следует улучшить профилактическую работу, устранить формализм в этой работе Минтранста, Ространснадзора и транспортных агентств.

Есть проблемы, которые касаются не только транспортной сферы, но и в целом борьбы с коррупцией в России. В школах, колледжах и высших учебных заведений ограничиваются обучением, не занимаясь работой, связанной с формированием личности, устойчивой к совершению правонарушений и аморальных поступков. В частности, на недостатки этой составляющей борьбы с коррупцией в России обращают внимание китайские исследователи, которые отмечают, что «современная коррупция здесь не только отличается от «старой», но на сегодняшний день для ее развития сформированы чрезвычайно благоприятные условия: при переходе от плановой экономики к рыночной возникли но-

вые правила игры, разложение традиционной системы ценностей привело к тому, что такого рода ненормальное явление стало иметь очень острый характер». В частности, китайский автор обращает внимание на недостатки системы декларирования имущества государственных чиновников в России, которая длительное время практически не давала никаких результатов, поскольку чиновники не объясняли источников происхождения элитных квартир и дорогостоящих автомобилей, банковских вкладов. В Китае руководящие кадры, не выполняющие своих обязательств по декларированию имущества или представившие неполные и недостоверные данные, в соответствии со степенью серьезности каждого конкретного случая подвергаются воспитанию критикой, мерам корректировки, проверке в отношении выполнения предписаний, принудительным беседам, освобождению от должности, не могут выдвигаться на какие-либо должности или включаться в списки резерва кадров. Чиновники проверяются на предмет соблюдения антикоррупционного законодательства и по партийной линии, и государственными контролирующими органами. В Китае порядок декларирования имущества государственных чиновников устанавливается в том числе в некоторых внутривнутрипартийных нормативных актах [8, с. 193–202]. Представляется, что в России следовало бы перенять этот опыт.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Финансист ответит по делу Аксененко. – URL: <https://www.rosbalt.ru/moscow/2008/05/23/486736.html> (дата обращения: 24.11.2020).
2. Самые громкие коррупционные дела в России. – URL: <https://www.rosbalt.ru/russia/2018/01/07/1672292.html> (дата обращения: 24.11.2020).
3. Кто «крышует» российскую прозападную оппозицию. – URL: <https://www.bragazeta.ru/news/2020/03/03/byt-takogo-ne-mozhet-poslednie-korrupcionnye-pre> (дата обращения: 24.11.2020).
4. Как следствие борется со взятками в вузах и подкупами в РЖД. – URL: <https://sibkray.ru/news/1/884501/> (дата обращения: 24.11.2020).
5. СК: ущерб от коррупции на транспорте в 2012 году превысил 175 млн руб. – URL: <https://ria.ru/20121213/914582687.html> (дата обращения: 24.11.2020).
6. Аналитики сообщают о высоком уровне коррупции в транснациональных транспортных корпорациях. – URL: <https://perevozka24.ru/news/analitiki-soobschayut-o-vysokom-urovne-korrupcii-v-transnacio> (дата обращения: 24.11.2020).
7. Коррупция в транспортной сфере: ситуация в Западной Сибири и меры противодействия. – URL: <https://tass.ru/press/7302> (дата обращения: 24.11.2020).
8. Гун Бин. Российское и китайское законодательство о декларировании имущества: сходство и различия. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskoe-i-kitayskoe-zakonodatelstvo-o-deklarirovanii-imuschestva-shodstvo-i-razlichiya> (дата обращения: 24.11.2020).