

3. МСФО (IAS) 38 «Нематериальные активы» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Министерства финансов Республики Беларусь. — Режим доступа: <http://www.minfin.gov.by>. — Дата доступа: 02.09.2020.

4. Карпычева, А. А. Развитие методологии учета гудвилла в организациях АПК : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.12 / А. А. Карпычева ; Росс. гос. аграр. ун-т — МСХА им. К. А. Тимирязева. — М., 2010. — 25 с.

5. Консолидированная бухгалтерская отчетность [Электронный ресурс] : нац. стандарт бухг. учета и отчетности : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь, 30.06.2014 г., № 46 // Официальный сайт Министерства финансов Республики Беларусь. — Режим доступа: <http://www.minfin.gov.by>. — Дата доступа 02.09.2020.

<http://edoc.bseu.by/>

СНИЛ «Вердикт»

Е. В. Вайда, М. В. Захаревская, К. А. Киш

Научный руководитель — кандидат юридических наук И. П. Манкевич

КЛИМАТИЧЕСКИЕ БЕЖЕНЦЫ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

В работе исследуются актуальные вопросы правового статуса беженцев, покинувших свое государство по причине стихийных бедствий либо климатических изменений. В настоящий момент данная категория беженцев является одной из наиболее уязвимых, так как с точки зрения международного сообщества они до сих пор не получили должного признания. Проблема климатических беженцев с каждым годом становится все более актуальной из-за непрекращающихся негативных последствий изменений климата. В работе предлагается внесение изменений в международные акты, разрабатывается дефиниция «климатических беженцев», вносятся предложения для обеспечения защиты данной категории лиц.

Окружающая среда является ключевым фактором, определяющим динамику миграции людей, поскольку именно она непосредственно влияет на экологическую деградацию — в результате стихийных бедствий, а также оказывает прямое воздействие на социально-экономические условия существования людей.

В настоящее время возрастает значимость изучения проблем и последствий глобального изменения климата, вследствие чего назревает острая необходимость детального исследования влияния климатических изменений на миграционные процессы.

В данной работе авторы выделяют проблему климатической миграции, иными словами, миграции населения из одного региона в другой по причине природных катаклизмов и изменений климата, которая, в свою очередь, является разновидностью экологической миграции — процесса перемещения человеческих потоков, обусловленного различными экологическими причинами.

По оценкам экспертов, в 2010 г. в мире насчитывалось от 30 млн до 60 млн экологических мигрантов, включая экологических беженцев, а к 2050 г. их

численность может достигнуть 200–250 млн человек. Таким образом, приведенные статистические данные подтверждают стремительный рост числа людей, нуждающихся в защите от последствий климатических изменений и чрезвычайных ситуаций, вызванных природными явлениями гидрометеорологического характера [1].

Учитывая стремительный темп изменения климата, очевидно, что вынужденные миграции больших масс населения вызовут голод, нехватку воды и, как следствие, возникнет дефицит продовольственной безопасности, а также необходимость поиска «климатической справедливости» в плотно заселенных регионах, таких как Африка, Азия и Латинская Америка.

Такой отнюдь не иллюзорный сценарий может привести к преобразованию фактора климатической иммиграции в угрозу национальной безопасности государств, если мировым сообществом не будут приняты эффективные меры помощи терпящим бедствие странам, с одной стороны, и регулирования миграционных потоков, с другой.

Исследование, проведенное учеными Международного института прикладного системного анализа, впервые продемонстрировало причинно-следственную связь между изменением климата и ростом числа конфликтов, а также массовой миграцией из регионов, пострадавших от вызванных им природных катаклизмов. В частности, в опубликованном исследовании утверждается, что климатические изменения стали, по меньшей мере, одной из причин народных восстаний 2010–2012 гг. в Тунисе, Ливии, Йемене и других странах «арабской весны». В качестве отдельного примера приведена ситуация в Сирии, где начавшаяся революция переросла в полномасштабную гражданскую войну, продолжающуюся до сих пор и унесшую уже сотни тысяч жизней [2].

Между тем, мировое сообщество, Организация Объединенных Наций и другие международные организации, до сих пор не имеют четкого определения в отношении климатических беженцев и мигрантов. Однако, исходя из прогноза сценария массовых миграций, количество перемещенных людей уже к середине века составит около 100 млн в Азии, в основном в восточной части Китая, Бангладеш и Вьетнаме, около 14 млн в Европе, 8 млн в Африке и столько же в Южной Америке, человечество стоит перед острой проблемой выработки единого юридического, политического и экономического статуса климатических беженцев, а также перед необходимостью срочной разработки устойчивой модели глобального гуманитарного реагирования на природные катаклизмы [3].

Поскольку в качестве беженцев не рассматривается категория лиц, пострадавших от природных бедствий или в силу климатических изменений, можно сделать вывод о том, что в международном праве существует пробел, касающийся проблемы правового статуса «климатических» беженцев, который указывает на необходимость регламентации условий и порядка реализации прав на защиту для рассматриваемого круга лиц.

По мнению авторов, разработка дефиниции и дальнейшее ее закрепление в Конвенции о статусе беженцев 1951 г. (далее — Конвенция) является наиболее важным и первостепенным шагом к решению проблемы климатических беженцев.

К уже существующему в Конвенции определению беженцев: «беженцем является любое лицо, которое в силу вполне обоснованных опасений стать жертвой преследований по признаку расы, вероисповедания, гражданства, национальности, принадлежности к определенной социальной группе или политических убеждений находится вне страны своей гражданской принадлежности и не может, пользоваться защитой этой страны или не желает пользоваться такой защитой вследствие каких-то опасений» [4] — необходимо добавить следующую дефиницию климатических беженцев, предложенную авторами: «лицо, которое в силу вполне обоснованных опасений стать жертвой климатических изменений или стихийных бедствий находится вне страны своей гражданской принадлежности и не может, пользоваться защитой этой страны».

Стоит отметить, что в определении, предложенном авторами, исключена часть «...или не желает пользоваться такой защитой вследствие каких-то опасений». Связано это с тем, что при возможности переселения граждан, пострадавших от изменения климата или стихийных бедствий, в другие, более безопасные, районы того же государства, лица не смогут пользоваться помощью других государств. Так как всю необходимую защиту им предоставит государство, чьими гражданами они являются. Но при отсутствии у государства возможности помочь своим гражданам, например, если вся территория постоянно подвергается разрушениям по причине стихийных бедствий, лица имеют право требовать защиты со стороны мирового сообщества, посредством предоставления им статуса климатических беженцев и получения убежища в иных государствах.

В заключение необходимо отметить, что поскольку проблема изменения климата носит глобальный характер и, в конечном счете, затрагивает все страны, соответствующие меры по вопросам регулирования правового статуса «климатических» беженцев должны быть приняты как на местном и региональном уровнях, так и в рамках всего мирового сообщества.

Так, необходимо достижение консенсуса между государствами по ключевым принципам и элементам в вопросе защиты «климатических» беженцев. А также требуется разработка политики и программ, которые защищают, предотвращают и смягчают последствия климатических изменений.

Кроме того, авторы считают целесообразным создание органа в системе Организации Объединенных Наций, в компетенцию которого будут входить вопросы по регулированию правового статуса «климатических» беженцев, а также обеспечения соответствующей защиты данной категории лиц.

Источники

1. Заявление Группы по проблемам глобальной миграции о воздействии изменения климата на миграцию [Электронный ресурс] // Global Migration Group. — Режим доступа: <https://globalmigrationgroup.org/system/files/uploads/russian.pdf>. — Дата доступа: 10.10.2020.

2. Подосенова, О. Климат в истории человечества. Побег от климата [Электронный ресурс] / О. Подосенова // BELLONA. — Режим доступа: <https://bellona.ru/2019/02/21/pobeg-otklimata/>. — Дата доступа: 10.10.2020.

3. Прудникова Ромейко, В. Социальные аспекты изменения климата: вынужденные миграции населения Земли [Электронный ресурс] / В. Прудникова Ромейко //

Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. — 2019. — № 9. — Режим доступа: <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=3967>. — Дата доступа: 10.10.2020.

4. Конвенция о статусе беженцев [Электронный ресурс] // Организация объединенных наций. — Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/refugees.shtml. — Дата доступа: 10.10.2020.

<http://edoc.bseu.by/>

СНИЛ «Гандаль»

В. А. Ботнар, Ю. С. Кукса

Научный руководитель — доцент кафедры экономики торговли и услуг
И. А. Леднёва

ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ИЛИ УСЛУГИ ТАКСИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО ГОРОДУ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

В статье представлены краткое описание состояния рынка нерегулярных пассажирских перевозок Республики Беларусь, сравнительная характеристика затрат на приобретение и обслуживание личного автомобиля и ежедневное пользование услугами Яндекс.Такси.

Нерегулярные пассажирские перевозки легковыми автомобилями — это услуга перевозок легковыми автомобилями, которая оказывается юридическими и физическими лицами, с указанием начальной и конечной точки отправления, формы оплаты и других условий поездки. Под данным определением подразумевается «такси».

С 2017 по 2019 г. наблюдался резкий рост количества субъектов, осуществляющих деятельность такси — на 43,4 % или на 2223 субъекта. По итогам 2019 г. их число составило 7441 организаций и индивидуальных предпринимателей. Такой вид экономической деятельности как аренда автомобиля с водителем начал учитываться в статистике только в 2019 г. и составил 608 субъектов на конец года. Индивидуальные предприниматели составляют до 88 % от общего числа субъектов деятельности такси. В сфере аренды легковых автомобилей с водителем доля индивидуальных предпринимателей составляет порядка 70 % [1].

На рынке нерегулярных пассажирских перевозок автомобилями-такси по оценкам экспертов в 2019 г. было задействовано около 35 тысяч легковых автомобилей. Данный показатель увеличился примерно на 30 % за период 2017–2019 гг. [1].

В 2018 и 2019 г. белорусский рынок такси активно осваивали компании-агрегаторы, которые сделали услуги такси максимально доступными за счет снижения цен на поездки и внедрения удобных мобильных приложений для заказа такси. В результате, в 2019 г. пассажиры такси в Республике Беларусь совершили 22,7 млн поездок, что в 1,9 раза превысило значение 2017 г. [2].