

# Меры правового характера, предпринимаемые Европейским Союзом с целью восстановления экономики после пандемии COVID-19

**Кислицына Наталья Феликсовна<sup>1</sup>**

Канд. юрид. наук, доц. каф. международного и интеграционного права  
ORCID: 0000-0002-5485-2036, e-mail: kis-nataliya@yandex.ru

**Карданов Валерий Алексеевич**

Канд. пед. наук  
ORCID: 0000-0001-9054-3591, e-mail: grand1997@rambler.ru

<sup>1</sup>Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Москва, Россия

## Аннотация

Изучены вызовы пандемии COVID-19, которые представляют собой угрозу для мировой экономики и общества, а также транспорта и его инфраструктуры. Цель настоящего исследования – определить сегодняшнее состояние Европейского союза как уникального и единственного в своем роде интеграционного объединения, ответить на вопрос о том, какой урон был нанесен ему пандемией, начавшейся в 2020 г. и продолжающейся до сих пор. Проанализированы статистические данные, доказывающие негативное влияние COVID-19, и меры, предпринимаемые Европейским союзом с целью преодоления кризиса, возникшего в результате молниеносного распространения короновирусной инфекции. Особое внимание удалено рассмотрению мер, предпринимаемых на законодательном уровне. Именно институты Европейского союза обладают достаточной властью, учитывая политические и экономические процессы, разработать и принять международно-правовые акты, способные реанимировать экономику. Государства-члены организации, согласно учредительным договорам, обязаны в строгом соответствии соблюдать положения вновь принятых международно-правовых актов. Существует прямо пропорциональная зависимость между развитием транспорта и его инфраструктуры и ростом экономики государства. Проведен анализ правовых актов, разработанных для поддержания экономики Европейского союза и каждого из государств-членов, а также транспортной отрасли. Применились общенаучные и специальные методы исследования.

## Ключевые слова

Европейский союз, институты ЕС, экономика, пандемия COVID-19, законодательство ЕС, регламенты, сотрудничество

**Для цитирования:** Кислицына Н.Ф., Карданов В.А. Меры правового характера, предпринимаемые Европейским Союзом с целью восстановления экономики после пандемии COVID-19 // Вестник университета. 2025. № 10. С. 218-225.



# Legal measures taken by the EU to restore the economy after the COVID-19 pandemic

**Natalia F. Kislitsyna<sup>1</sup>**

Cand. Sci. (Jur.), Assoc. Prof. at the International and Integration Law  
ORCID: 0000-0002-5485-2036, e-mail: kis-nataliya@yandex.ru

**Valerii A. Kardanov**

Cand. Sci. (Ped.)  
ORCID: 0000-0001-9054-3591, e-mail: grand1997@rambler.ru

<sup>1</sup>Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russia

## Abstract

The challenges of the COVID-19 pandemic, which pose a threat to the global economy and society, as well as transport and its infrastructure, have been studied. The purpose of the study is to determine the current state of the European Union as a unique and one-of-a-kind integration association and to answer the question of what damage was caused to the European Union by the pandemic that began in 2020 and continues to this day. Statistical data proving the negative impact of COVID-19 and the measures taken by the European Union to overcome the crisis caused by the rapid spread of the coronavirus infection have been analyzed. Special attention has been paid to the consideration of the measures taken at the legislative level. The EU institutions have sufficient power, considering political and economic processes, to develop and adopt international legal acts capable of reviving the economy. According to the founding treaties, the EU members are obliged to comply with the provisions of newly adopted international legal acts. There is a directly proportional relationship between transport and its infrastructure development and the growth of the states' economy. The legal acts developed to support the EU economy and each of the member states, as well as the transport industry, have been analyzed. General scientific and special research methods were used.

**For citation:** Kislitsyna N.F., Kardanov V.A. (2025) Legal measures taken by the EU to restore the economy after the COVID-19 pandemic. *Vestnik universiteta*, no. 10, pp. 218-225.

## Keywords

European Union, EU institutions, economy, COVID-19 pandemic, EU legislation, regulations, cooperation



## ВВЕДЕНИЕ

Сегодня экономическая и политическая обстановки представляют серьезную угрозу международным отношениям между ключевыми субъектами международного публичного права: государствами и международными организациями. Независимо от происходящего стоит приложить все усилия для восстановления взаимодействия, к тому же события, которые негативно влияют на развитие различных направлений каждого государства в отдельности, не отступают. В данной ситуации мы имеем в виду экономический кризис мирового масштаба и пандемию COVID-19.

В связи с вызовами XXI в. возникает вопрос – существуют ли способы и средства борьбы с ними, что конкретно могут в ответ на все это предпринять государства и международные организации. В настоящем исследовании мы акцентируем внимание на деятельности Европейского союза (далее – Евросоюз, ЕС) и попытаемся выяснить какие меры он предпринимает, чтобы выжить в реалиях, которые мир преподносит человечеству.

Необходимо немного остановиться на особенности правовой природы ЕС и его международной правосубъектности. На сегодняшний день до сих пор не перестает вестись дискуссия о том, как следует относиться к ЕС – рассматривать его в качестве классической международной организации, или уверенного государства, или конфедерации или искать совершенно иной подход к трактовке правовой природы объединения. На этот счет существует много точек зрения, есть сторонники и противники каждой из представленных версий. Немалое количество ученых негативно относятся к попытке отнести ЕС к конфедеративному устройству, например, в своей статье отечественный правовед Д.А. Сандаков указывает, что «все известные истории конфедеративные союзы были политическими объединениями, что в свою очередь находило отражение в их составе, во взаимоотношениях государств-членов, в распределении полномочий между ними и конфедерацией, а также в организационной структуре. Эти же конфедеративные союзы характеризовались слабостью центральной (объединенной) власти. Таким образом, мы можем констатировать отсутствие достаточных оснований для того, чтобы рассматривать ЕС либо в качестве федеративного государства, либо как конфедерацию государств» [1].

П.И. Монжаль в своей статье, посвященной вопросу о том, каким образом следует определять правовое положение ЕС, указывает, что «Европейский союз не может быть сведен к “простой” межправительственной интеграционной организации даже притом, что он многое заимствует из этой правовой категории. Он слишком специфичен в политическом, экономическом и правовом плане. Он – нечто иное, чем эта категория международного публичного права» [2].

На наш взгляд, все точки зрения действительно актуальны и оправданы. Европейский союз с учетом всех специфических аспектов своего участия в международной жизни на самом деле не может рассматриваться ни как суверенное государство, ни как международная межправительственная организация, ни как конфедерация. Мы смеем предположить, что наиболее подходящий статус – специфическое интеграционное объединение независимых государств.

С учетом вышеизложенной специфики далее в статье будут рассмотрены меры экономического и правового характера, которые предпринимаются каждым государством самостоятельно и в целом всем Европейским союзом. Для начала логично рассмотреть статистику экономических показателей, чтобы увидеть насколько негативно пандемия COVID-19 повлияла на экономику и тесно связанную с ней отрасль – транспорт. Затем необходимо сконцентрировать внимание на правовом аспекте, а именно проанализировать нормативно-правовые акты, которые разработаны институтами ЕС, направленные именно на поддержку экономики ЕС с правовой точки зрения.

## МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Объектом исследования является сотрудничество государств-членов ЕС в вопросе борьбы с пандемией и реанимирования экономик государств. Предметом исследования выступает непосредственная деятельность государств-членов ЕС по разработке конкретных мер, направленных на восстановление экономики.

Цель настоящего исследования заключается в выявлении всех существующих правовых средств и способов, предпринимаемых ЕС для восстановления как экономик каждого государства-члена в отдельности, так и всего союза как интеграционного объединения.

В процессе проводимого изучения темы статьи были использованы следующие методы исследования: общенациональные (диалектический, формально-логический, структурно-функциональный, анализа, синтеза, дедукции, индукции) и специальные (историко-правовой, сравнительно-правовой) методы познания. Степень разработанности исследования: если говорить непосредственно о проблемах экономического характера, связанных с транспортом и транспортной инфраструктурой, логистикой, то данная проблематика является на сегодняшний день актуальной.

В работах отечественных ученых активно обсуждаются вызовы, с которыми сталкиваются государства как на национальном уровне, так и на международном. Среди известных работ следует отметить статью профессора В.Г. Егорова «Глобальная экономика после коронавируса», в которой акцентируется внимание на тех последствиях, которые негативно сказываются как на мировой экономике, так и на национальных экономиках государств во время пандемии [3]. Примечательным по данному вопросу является монография «Общество, экономика, право: актуальные вопросы и векторы развития», в которой ученые рассматривают проблемы глобальных цепей поставок и пути их решения. В работе Е.Е. Рассказовой «Инвестиционная деятельность мировой транспортной системы: анализ и перспективы развития» исследуется вопрос, связанный с развитием мировой транспортной системы [4]. Что касается работ, в которых рассматриваются проблемы деятельности ЕС, следует обратить внимание на работы зарубежных ученых, таких как К. Ходж, В. Ламанд, М. Теркис.

## **СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕС ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ**

На сегодняшний день любая международная межправительственная и неправительственная организация и каждое суверенное государство в отдельности, помимо выполнения своих основополагающих задач, осуществляют сбор статистических данных по различным направлениям. Европейский союз, будучи оригинальным интеграционным объединением, также не игнорирует этот сбор с целью использования их в дальнейшем и для реализации тех или иных задач. С 1953 г. по настоящее время по данному вопросу достаточно слаженно работает Евростат – подразделение по вопросам статистики ЕС. Миссия Евростата заключается в предоставлении качественной статистики и данных по Европе<sup>1</sup>.

Для того чтобы понять, действительно ли пандемия COVID-19 влияет, как правило, негативно на практически все сферы жизни человека, необходимо проанализировать существующие статистические данные, например, попытаться увидеть, возросла или упала безработица за период пандемии. Согласно данным Евростата, можно наблюдать следующую тенденцию. Мы видим, что, как только были введены ограничения вплоть до запрета покидать свой дом, количество людей, оставшихся без работы, возросло в разы. Пик безработицы пришелся на июнь–сентябрь 2020 г.

Согласно данным, предоставленным средствами массовой информации, на территории государств-членов ЕС начали водить ограничительные меры вплоть до тотального локдауна с марта 2020 г. Как сообщает «РИА новости», в Германии «в начале марта федеральные земли начали вводить ограничения из-за распространения коронавируса: были запрещены массовые мероприятия численностью более тысячи участников, закрыты школы, университеты, детские сады. Позднее власти ужесточили меры, касающиеся свободы передвижения граждан в стране. На фоне снижения темпов распространения коронавируса в Германии с 21 апреля началась поэтапная отмена ограничений. При этом требование соблюдать дистанцию было сохранено»<sup>2</sup>. Что касается Франции, то ситуация развивалась по одному сценарию, причем временной интервал такой же: «С 24 марта в стране вступил в силу закон о чрезвычайном санитарном положении на фоне эпидемии коронавируса. Закон дал право правительству ограничить общественные свободы (в частности, это касается введения ограничительных мер на передвижения), а также предусматривал ужесточение санкций для французов, которые не соблюдают карантинные меры. Этот режим был введен на два месяца – до 24 мая, затем продлен до 10 июля». На графике, представленном Евростатом, в период с конца февраля по начало апреля наблюдается падение спроса на продукцию. Данная статистика служит примером негативного влияния предпринятых правительствами ограничительных мер в борьбе с коронавирусом. Более того, все это указывает на прямую зависимость от сложившейся ситуации экономик государств-членов ЕС.

<sup>1</sup> Евростат. Статистика по вопросам предоставления рабочих мест. Режим доступа: URL:<https://ec.europa.eu/eurostat/cache/recovery-dashboards/?indicator=DB7&countries=EU> (дата обращения: 25.06.2025).

<sup>2</sup> Меры борьбы с распространением COVID-19 в разных странах. Режим доступа: <https://ria.ru/20201231/covid-19-1591420327.html> (дата обращения: 25.06.2025).

По данным, предоставленным международной неправительственной организацией – Международным Союзом автомобильного транспорта, – пандемия нанесла колоссальный удар по автомобильной отрасли. В 2020 г. падение выручки грузоперевозчиков составило 18 %, что соответствует 551 млрд евро. Европейские предприятия пассажирского транспорта отметили потери в размере 81 млрд евро, или 57 % годовой выручки. В целом 3,5 млн операторов автомобильного транспорта пережили беспрецедентные потери, обусловленные ограничениями и общим экономическим спадом, который был вызван пандемией<sup>3</sup>.

Наиболее пострадавшим сектором оказался воздушный транспорт. В 27 государствах-членах ЕС во время пандемии отменили более 90 % рейсов. Вследствие этого произошло сокращение пассажирских перевозок, увеличился срок доставки товаров, повысились тарифы<sup>4</sup>.

Для поддержки логистического сектора правительства разных стран, в том числе ЕС, ввели пониженную налоговую ставку для логистических компаний, а также предоставили им возможность не платить аренду на время кризиса и разорвать или приостановить контракты в связи с обстоятельствами «форс-мажор».

## МЕРЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО ХАРАКТЕРА, ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ ЕС В БОРЬБЕ С COVID-19

Лидирующим институтом в рамках ЕС, который на сегодняшний день направляет все силы для борьбы с пандемией, а также для ликвидации негативных последствий, является Европейская комиссия. В целом данный институт рассматривается как координатор так называемого «общеевропейского ответа» на вспышку COVID-19. Европейская комиссия предпринимает решительные действия по укреплению сектора здравоохранения, а также по смягчению социально-экономических последствий на территории всего ЕС. Возникает вопрос – в какие области, по мнению членов Европейской комиссии, нужно осуществлять вложения. Среди наиболее важных областей выделяют здравоохранение, исследования и инновации, работу и экономику, путешествия, транспортировку.

В рамках ЕС разработан план восстановления после пандемии под названием NextGenerationEU<sup>5</sup>. Это инструмент временного восстановления на 750 млрд евро, который поможет устраниТЬ непосредственный экономический и социальный ущерб, нанесенный пандемией коронавируса. Европа после COVID-19 станет более экологичной, цифровой, более устойчивой и лучше приспособленной к текущим и предстоящим вызовам.

Программа включает следующее.

1. Фонд восстановления и устойчивости: центральный элемент NextGenerationEU с 672,5 млрд евро в виде кредитов и грантов, доступных для поддержки реформ и инвестиций, предпринимаемых странами ЕС. Цель его состоит в том, чтобы смягчить экономические и социальные последствия пандемии коронавируса и сделать европейские экономики более устойчивыми и лучше подготовленными к сегодняшним вызовам.

2. Помощь в восстановлении с целью сплоченности и территориальной целостности Европы (REACT-EU): NextGenerationEU включает 47,5 млрд евро для REACT-EU. Это новая инициатива, которая продолжает и расширяет меры реагирования на кризисы, а также восстановления от них, реализуемые в рамках инвестиционной инициативы по реагированию на коронавирус. Это будет способствовать экологическому, цифровому и устойчивому восстановлению экономики.

Долгосрочный бюджет ЕС на 2021–2027 гг. вместе с программой восстановления NextGenerationEU образуют самый крупный пакет финансирования, когда-либо реализуемый из бюджета ЕС, в размере 1,8 трлн евро. Данный переговорный процесс проходил в несколько этапов. Первый этап начался в мае 2018 г., после того, как кризис в результате пандемии обрушился на экономику ЕС. Второй этап начался в июле 2020 г., его результатом является одобрение главами государств и правительств долгосрочного бюджета. 10 ноября данное соглашение было подписано Европейским парламентом. 17 декабря 2020 г. состоялся последний этап переговорного процесса, в результате которого произошло окончательное утверждение пакета финансирования на 2021–2027 гг. Советом ЕС<sup>6</sup>.

Теперь необходимо остановиться на законодательных мерах ЕС в вопросах борьбы с COVID-19 и поддержки экономики ЕС. В данной ситуации нужно вспомнить о том, какие действия могут осуществлять

<sup>3</sup> Международный союз автомобильного транспорта. Режим доступа: <https://www.irtu.org/ru> (дата обращения: 25.06.2025).

<sup>4</sup> Евростат. Режим доступа: <https://www.eurostat.europa.eu/Research/Library/ResearchGuides/Economics/Statistics/DataPortal/EDD> (дата обращения 25.06.2025).

<sup>5</sup> План восстановления после пандемии NextGenerationEU. Режим доступа: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/recovery-plan-europe\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/recovery-plan-europe_en) (дата обращения: 25.06.2025).

<sup>6</sup> План по восстановлению Европы. Режим доступа: [https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_en) (дата обращения: 25.06.2025).

институты ЕС. Для данной статьи актуальной является информация о возможностях институтов ЕС создавать нормативно-правовые акты, так называемое «вторичное право ЕС». На сегодняшний день выделяют обязательные для исполнения акты институтов ЕС и необязательные. К обязательным относятся решения, регламенты и директивы, к необязательным – заключения и рекомендации. Для нас важным являются обязательные нормативно-правовые акты, так как государства-члены должны их выполнять.

В качестве примера может служить Регламент (ЕС) 2021/267 Европейского парламента и Совета ЕС от 16 февраля 2021 г., устанавливающий конкретные и временные меры с учетом продолжающегося кризиса COVID-19 в отношении продления определенных сертификатов, лицензий и разрешений, отсрочки определенных периодических проверок и периодического обучения в конкретных областях транспортного законодательства<sup>7</sup>. Следующим актуальным документом является Решение (ЕС) 2020/547 Европейского парламента и Совета ЕС от 17 апреля 2020 г. о мобилизации резерва на случай непредвиденных обстоятельств в 2020 г. для оказания экстренной помощи государствам-членам и дальнейшего укрепления Механизма гражданской защиты/спасения ЕС в ответ на COVID-19<sup>8</sup>. Третьим актом нормативно-правовой базы ЕС в борьбе с коронавирусом и его последствиями, а также восстановлением экономики является Директива (ЕС) 2021/338 Европейского парламента и Совета ЕС от 16 февраля 2021 г., вносящая поправки в Директиву 2014/65/ЕС изменения в отношении требований к информации, управлению продуктом и ограничений положений, а также Директиву 2013/36/ЕС и Директиву (ЕС) 2019/878 в отношении их применения к инвестиционным компаниям с целью оказания помощи в восстановлении после кризиса COVID-19<sup>9</sup>.

## **Выводы**

В связи с тем, что рассматриваемая проблема продолжается около двух лет, говорить о наличии фундаментальных исследований в данной области не приходится. Более того, поскольку основополагающая цель проводимого исследования состоит в четкой формулировке конкретных средств и способов экономического и правового характера, применяемых государствами для поддержки железнодорожного транспорта, мы также не можем воспользоваться большим количеством научных исследований. Тем не менее следует отметить, что в виду особенности сложившейся ситуации, а именно существования четкой прямо пропорциональной зависимости успехов в сфере железнодорожного транспорта и роста экономических показателей государства, мы можем частично увидеть в работах ученых те или иные умозаключения, которые подтверждают данную зависимость. Существующие на данный момент результаты проводимых исследований представляют собой фрагментарный характер.

Один из важнейших вопросов, который сейчас активно обсуждается в научных кругах, – на какие сферы жизнедеятельности оказывает влияние пандемия. В своей работе профессор В.Г. Егоров утверждает: «Пандемия оказала негативное влияние на абсолютно все сферы взаимодействия между государствами – политика, право, экономика, социальная сфера» [5]. Достаточно интересным и дискуссионным можно назвать исследование И. Рау. В своей работе он акцентирует внимание на существенном влиянии пандемии не только на международные отношения в целом, но и на geopolитику государств. Следует поддержать мнение автора относительно продолжающейся разобщенности между государствами в силу политических причин, несмотря на вставшую перед ними глобальную угрозу. Он указывает: «Северная Корея протестировала новые ракеты... Во время распространения вируса не смягчались напряженность и в отношениях России и США. В частности, Космическое командование США (центр в Колорадо) сообщал о тестировании российской ракеты по перехвату спутников. 20 мая президент США Трамп объявил о выходе США из договора “Открытое небо” с Россией» [6].

Среди исследований, проведенных непосредственными участниками перевозочного процесса, прежде всего крупными компаниями, юридическими лицами, есть четкое представление о более тесном взаимодействии существующих видов транспорта во время пандемии [7]. Единственная цель такого взаимодействия состоит в том, чтобы минимизировать потери, которые несут транспорт и его инфраструктура.

<sup>7</sup> Регламент (ЕС) 2021/267 Европейского парламента и Совета ЕС. Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/267/oj/eng> (дата обращения: 25.06.2025).

<sup>8</sup> Регламент (ЕС) 2020/547 Европейского парламента и Совета ЕС. Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/547/oj/eng> (дата обращения 25.06.2025)

<sup>9</sup> Директива (ЕС) 2021/338 Европейского парламента и Совета ЕС от 16 февраля 2021 г. Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2021/338/oj/eng> (дата обращения: 25.06.2025).

При этом проводится быстрый анализ ситуации, который по факту определяет какой вид транспорта на данный момент способен противостоять пандемии.

По оценкам перевозчиков, одним из самых стойких оказался железнодорожный транспорт. В Испании еще до пандемии на 14 декабря 2020 г. была назначена либерализация железнодорожных перевозок, в ходе которой на рынок дальних пассажирских перевозок, помимо национального перевозчика Renfe, должны были прийти Rielssfera (бренд французской государственной SNCF в Испании) и Ilsa (консорциум с участием итальянского государственного железнодорожного перевозчика Trenitalia)<sup>10</sup>. Французская SNCF и итальянская Ilsa в ответ сообщили, что скорректируют свои планы экспансии на рынок испанских скоростных перевозок. В Испании поезд и самолет конкурируют непосредственно на 18 полуостровных маршрутах, по которым перевозят более 30,3 млн пассажиров в год. 58,7 % доли рынка принадлежит железнодорожному оператору (около 17,78 млн пассажиров)<sup>11</sup>. Во Франции финансовая помощь Air France в размере 7 млрд евро была предоставлена с условием, что компания откажется от рейсов продолжительностью менее 2 ч 30 мин по маршрутам, где есть четкая железнодорожная альтернатива (высокоскоростные поезда TGV). Air France была вынуждена прекратить продажу билетов между Парижем и Лионом, Бордо и Нантом<sup>12</sup>.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного исследования следует акцентировать внимание на следующих аспектах.

1. Несмотря на то что с момента образования Европейского союза прошло 29 лет (Мaaстрихтский договор о создании ЕС был подписан в 1992 г.), данное интеграционное объединение, с одной стороны, претерпело немало изменений, а с другой – продолжает оставаться своеобразным субъектом международного публичного права<sup>13</sup>.

2. Сегодняшние реалии подтверждают, что XXI в. привнес не только прогресс (имеются в виду инновационные технологии, использование искусственного интеллекта, применение технологий для защиты окружающей среды), но и постановку серьезнейших задач, порой, по мнению ряда специалистов, нерешаемых.

3. Несмотря на то что общество не прожило еще даже половины века, та небольшая часть прошедшей жизни сразу начала подвергаться серьезным испытаниям. Финансовый кризис 2008 г., ведение войн на территориях различных суверенных государств оказались несравнимыми с пандемией COVID-19, объявленной Всемирной организацией здравоохранения 11 марта 2020 г., и уже в течение нескольких лет представляет собой угрозу для всего человечества.

4. Та проблема, с которой столкнулся весь мир, негативно влияет одновременно на несколько ключевых направлений, являющихся для каждого государства в отдельности важнейшей составляющей. COVID-19 бьет по экономике, а это в свою очередь влечет за собой потерю рабочих мест, повышение инфляции и т.д. Если падают показатели экономики, все это сказывается и на странообразующей отрасли – транспорте. Падают показатели по грузообороту, пассажиропотоку, и в итоге страна не в состоянии выйти должным образом на мировой рынок и грамотно представлять свои интересы на международной арене.

5. Право на сегодняшний день представляет собой важнейший инструмент, с помощью и по средствам которого вносятся изменения в различные государственные отрасли. Ввиду произошедших событий 2019–2021 гг. стало очевидно, что государства экономически, политически не готовы к таким форс-мажорным обстоятельствам. Также на тот момент отсутствовала какая-либо нормативно-правовая база, способная урегулировать взаимоотношения на разных уровнях в существующих условиях.

Тем не менее именно благодаря сложившейся с момента образования Организации Объединенных Наций международной системе государства как первичные субъекты международного публичного права предпринимают максимальное количество возможных средств и способов для борьбы с пандемией и восстановлением мировой экономики. Мировое сообщество предпринимает меры не только

<sup>10</sup> Железные дороги России. Рабочие отчеты. Июнь 2020. Противодействие влиянию пандемии COVID-19 на железнодорожный транспорт в мире. Режим доступа: [https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/RZD\\_june2020.pdf](https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/RZD_june2020.pdf) (дата обращения: 25.05.2025).

<sup>11</sup> El Covid-19 aviva la guerra entre el avión y el tren por el mercado doméstico. Режим доступа: <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/10568730/05/20/El-Covid19-aviva-la-guerra-entre-el-avion-y-el-tren-por-el-mercado-domestico.html> (дата обращения: 25.05.06.2025).

<sup>12</sup> Железные дороги России. Рабочие отчеты. Июнь 2020. Противодействие влиянию пандемии COVID-19 на железнодорожный транспорт в мире. Режим доступа: [https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/RZD\\_june2020.pdf](https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/RZD_june2020.pdf) (дата обращения: 25.06.2025).

<sup>13</sup> Маастрихтский договор. Режим доступа: <https://bigenc.ru/c/maastrichtskii-dogovor-dfbbc6> (дата обращения: 25.06.2025).

социально-экономического порядка, но и законодательного. В настоящем исследовании указаны конкретные нормативно-правовые акты ЕС, направленные на борьбу с пандемией, оказание помошь государствам-членам и восстановление экономики ЕС и транспортной отрасли в целом.

### **Список литературы**

1. Сандаков Д.А. Правовая природа Европейского союза: понятие и особенности. Марийский юридический вестник. 2001;1:187–189.
2. Монжаль П.-Л. Совместное осуществление суверенных полномочий государств-членов Европейского Союза. Французский подход к правовому осмыслению природы Европейского Союза. Правосудие. 2020;4(2):77–108.
3. Егоров В.Г. Глобальная экономика после коронавируса. Вестник московского государственного областного университета. 2020;2.
4. Пестрова Л.А., Рассказова Е.Е. Инвестиционная деятельность мировой транспортной системы: анализ и перспективы развития. В кн.: Предпринимательство в современной России: материалы I Всероссийской научно-практической конференции. М.: Российский государственный социальный университет; 2019. С. 112–118.
5. Егоров В.Г. Пандемия COVID-19: конец привычного мира? Вестник МГОУ. 2020;2:3–83.
6. Рай И. COVID-19 и его влияние на международные политические отношения в 2020 г. Современная научная мысль. 2021;1:116–127.
7. Петрова Т.А., Карданов В.А. Анализ современных авиаперевозок в России. Вестник университета. 2024;9:65–75.

### **References**

1. Sandakov D.A. The legal nature of the European Union: the concept and features. Mariysky Law Bulletin. 2001;1:187–189. (In Russian).
2. Monjal P.-Y. Joint exercise of sovereign powers of the Member States of the European Union. The French approach to the legal understanding of the nature of the European Union. Justice. 2020;4(2):77–108. (In Russian).
3. Egorov V.G. Global economy after coronavirus. Bulletin of Moscow State Regional University. 2020;2. (In Russian).
4. Pestrova L.A., Rasskazova E.E. Investment activity of the global transport system: analysis and development prospects. In: Entrepreneurship in modern Russia: Proceedings of I All-Russian Scientific and Practical Conference. Moscow: Russian State Social University; 2019. Pp. 112–118. (In Russian).
5. Egorov V.G. COVID-19 pandemic: the end of the familiar world? Bulletin of MGOU. 2020;2:3 –83. (In Russian).
6. Rai J. Covid-19 and its impact on international political relations in 2020. Modern scientific thought. 2021;1:116–127. (In Russian).
7. Petrova T.A., Kardanov V.A. Analysis of modern air transportation in Russia. University Bulletin. 2024;9:65–75. (In Russian).