



ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 9 (9) - 2016



РОСТРАНСНАДЗОР



ФСБ РОССИИ



МВД РОССИИ



МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал Транспортное право и безопасность 2016. № 9(9)

Все статьи, публикуемые в журнале, рецензируются членами редакционного совета, а также другими ведущими учеными.

В журнале рассматриваются результаты научных исследований в области юридических, педагогических, технических и исторических наук.

Авторами статей являются ведущие специалисты современного научного знания, преподаватели вузов, аспиранты и научные работники.

Журнал ориентирован на широкий круг ученых, специалистов-практиков, студентов, магистрантов и преподавателей, участвующих в научно-исследовательской работе, работников транспортных организаций, правоохранительных органов и органов прокуратуры, органов федеральной власти.

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции.

Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II»

Журнал издается с января 2016 г.

Журнал «Транспортное право и безопасность» зарегистрирован как средство массовой информации — сетевое издание — Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Номер свидетельства: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25.12.2015.

Периодичность: 12 раз в год.

Выпуски журнала размещаются на сайте: URL: <http://trans-safety.ru>

E-mail редакции: red@trans-safety.ru

Редакционный совет

Бецков Александр Викторович — доктор технических наук, профессор Академии управления МВД России

Галахов Сергей Сергеевич — доктор юридических наук, профессор, заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ, главный научный сотрудник ФСИН России

Гришковец Алексей Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, институт права РАН

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II, член Российской академии юридических наук (РАЮН)

Житников Борис Юрьевич — доктор технических наук, профессор, начальник кафедры специальной техники и информационных технологий Владимирского юридического института ФСИН России (г. Владимир)

Кайнов Владимир Иванович — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой государственно-правовых дисциплин, Северо-Западный филиал Российской академии правосудия (г. Санкт Петербург)

Кудрявцев Алексей Вадимович — доктор юридических наук, доцент, декан факультета права Владимирского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (г. Владимир)

Лупарев Евгений Борисович — доктор юридических наук, профессор, академик Евразийской академии административных наук, заведующий административного и финансового права Кубанского государственного университета

Липатов Эдуард Георгиевич — доктор юридический наук, заведующий кафедрой административного и уголовного права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина, филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Мионов Анатолий Николаевич — доктор юридических наук, начальник кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России

Мионов Ринат Гаянович — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России (г. Уфа)

Полянсков Юрий Вячеславович — доктор технических наук, профессор, президент Ульяновского государственного университета

Сердюк Наталья Владимировна — доктор педагогических наук, заместитель начальника кафедры психологии, педагогики и организации работы с кадрами Академии управления МВД России

Чаннов Сергей Евгеньевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой служебного и трудового права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина

Агеев Александр Александрович — кандидат политических наук, депутат Государственной Думы IV и VI созывов (2003—2007, 2011—2016), член фракции Политической партии «Справедливая Россия», Председатель счетной комиссии Государственной Думы, Первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству

Анохина Светлана Юрьевна — кандидат юридических наук, доцент Барнаульского юридического института МВД России

Добробаба Марина Борисовна — кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного права Кубанского государственного университета (г. Краснодар)

Фролов Андрей Степанович — кандидат юридических наук, профессор кафедры уголовного права и криминалистики Омского государственного университета имени Ф. М. Достоевского

Редакционная коллегия

Корякин Виктор Михайлович — заместитель главного редактора — доктор юридических наук

Гусейнова Альбина Джаббаровна — ведущий редактор

Содержание

Круглый стол «Транспортное право — инструмент устойчивого развития» 7

Духно Н. А.

Транспортное право как основа обеспечения правопорядка в транспортном комплексе страны.....12

Корякин В. М.

Транспортное право как отрасль научного знания17

Филиппова М. Ю.

Транспортное право как основа формирования образовательного стандарта подготовки юристов для транспорта.....23

Землин А. И.

Транспортное право как учебная дисциплина: проблемы и перспективы развития27

Сидоркин А. И.

О месте транспортного права в системе российского права30

Налогообложение в сфере транспорта и транспортных услуг

Николаева И. Г.

Налогообложение услуг по международной перевозке товаров: налог на добавленную стоимость при оказании транспортных услуг российскими компаниями (*продолжение*).....37

Трудовые отношения на транспорте

Тимонина И. В.

Особенности правового регулирования труда лиц, работающих в транспортных организациях в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к нему.....50

История развития транспорта

Петров Ю. И.

Транспортное законодательство: становление и развитие57

Зарубежная практика

Скуйбедина О. Н.

Фоновые знания языка в национально-маркированных формах передвижения (на примере видов транспорта в Британии).....65

Вопросы безопасности

Егоров В. П., Галуцкий Г. М., Федорович А. В., Линева Е. С.

Терроризм как феномен глобализованного культурного пространства: системные предпосылки и методологические основы прогнозирования70

Особенности правоотношений субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность

Беляева Д. И.

Актуальные вопросы правового регулирования деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги».....83

КРУГЛЫЙ СТОЛ «ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО — ИНСТРУМЕНТ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ»

27 сентября 2016 г. в рамках Международной научно-практической конференции «Транспортные системы: тенденции развития», посвященной 120-летию Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II, в Юридическом институте МИИТ состоялось заседание Круглого стола на тему «Транспортное право — инструмент устойчивого развития».



Основными вопросами научной дискуссии, состоявшейся на данном мероприятии, были следующие:

- место транспортного права в общей системе права;
- транспортное право как наука;
- транспортное право и транспортная безопасность;
- транспортное право и транспортное образование;
- возможность и необходимость включения транспортного права в номенклатуру научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени кандидата и доктора юридических наук.



Со вступительным словом и основным докладом по вопросу «Транспортное право — инструмент устойчивого развития транспортного комплекса Российской Федерации» на круглом столе выступил доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института МИИТ Николай Алексеевич Духно.

Начальник юридической службы ООО «Трансойл» Артем Семенович Колбинцев

представил развернутое видение роли транспортного права в обеспечении эффективной деятельности железнодорожного транспорта с точки зрения юристов-практиков.

Поучительным и познавательным для участников круглого стола явилось выступление Алексея Викторовича Васильева, заместителя начальника Правового департамента ОАО «РЖД», который обозначил в своем докладе основные направления совершенствования законодательства о железнодорожном транспорте Российской Федерации.

Большой интерес участников дискуссии вызвало представленное ведущими учеными Юридического института МИИТ видение транспортного права в трех ипостасях:

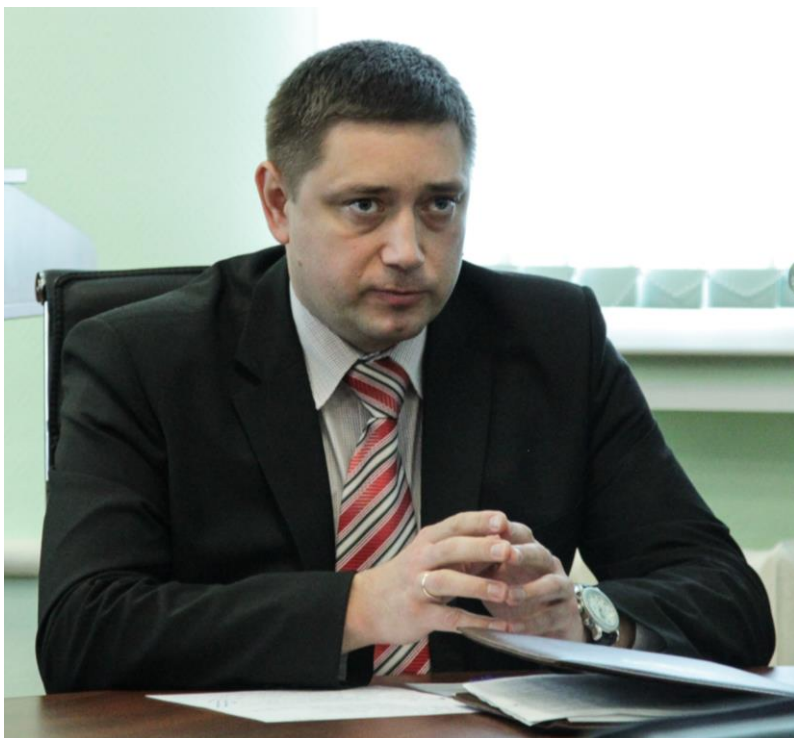
- транспортное право как комплексная отрасль права и законодательства (доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Теория права и природоресурсное право» Александр Иванович Сидоркин);

- транспортное право как учебная дисциплина (доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное право и административное право», заслуженный деятель науки Российской Федерации Александр Игоревич Землин);





- транспортное право как наука (доктор юридических наук, доцент, заместитель директора Юридического института по инновациям, заведующий кафедрой «Гражданское право и гражданский процесс» Виктор Михайлович Корякин).



Много интересного о транспортном праве как средстве обеспечения законности и правопорядка на транспорте рассказал руководитель межрегионального Следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ Сергей Анатольевич Вазюлин.

Не был обойден вниманием в ходе заседания круглого стола и такой важный вопрос, как подготовка юридических кадров для транспортного комплекса страны. По данной

проблеме выступили:

— кандидат юридических наук, заместитель директора Юридического института по учебно-методической работе Марианна Юрьевна Филиппова, которая раскрыла место транспортного права в формировании образовательных и профессиональных стандартов специалистов транспорта;



— доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Информационно-математические технологии и информационное право» Сергей Львович Лобачев, который в своем докладе представил проверенную практикой концепцию подготовки юристов в сфере транспорта, а также дополнительного образования специалистов транспортного комплекса с использованием дистанционных образовательных технологий.

В ходе проведения круглого стола его участникам была предоставлена возможность ознакомиться с содержанием изданных в текущем году двух монографий по проблематике транспортного права, авторами которых являются руководители Юридического института МИИТ Н. А. Духно и В. М. Корякин:

— *Духно, Н. А. Теория транспортного права : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — М. : Юрлитинформ, 2016. — 288 с.;*

— *Духно, Н. А. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — М. : Юридический институт МИИТ, 2016. — 184 с.*

По итогам проведения круглого стола «Транспортное право — инструмент устойчивого развития» его участниками была единодушно принята резолюция, предусматривающая следующие основные направления совершенствования теории и практики правового обеспечения транспортной деятельности в нашей стране и развития транспортно-правовой науки:

- внедрение обязательного изучения транспортного права в систему дополнительного образования работников транспортного комплекса страны;
- разработка и практическая реализация в образовательной деятельности транспортных вузов страны федерального государственного образовательного стандарта «Правовое обеспечение транспортной деятельности» (уровень подготовки «специалитет»);
- создание на базе Юридического института МИИТ экспертно-научного центра по оценке состояния правопорядка на транспорте, состояния правового регулирования транспортной сферы и выработке предложений по совершенствованию транспортного законодательства;
- включение транспортного права в Номенклатуру специальностей научных работников, по которым присуждаются ученые степени и присваиваются ученые звания, с последующим созданием на базе формируемого Национального университета транспорта совета по присуждению ученых степеней кандидата и доктора юридических наук по данной научной специальности.



Указанные направления были доложены директором Юридического института МИИТ Н. А. Духно на итоговом пленарном заседании Международной научно-практической конференции «Транспортные системы: тенденции развития».

УДК 347.463

© Духно Н. А.

— доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II,
почетный работник высшего профессионального
образования Российской Федерации

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО КАК ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВОПОРЯДКА В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ СТРАНЫ

Аннотация. Статья подготовлена по материалам выступления автора на круглом столе «Транспортное право — инструмент устойчивого развития», состоявшегося в Юридическом институте МИИТ 27 сентября 2016 г., и посвящена раскрытию роли и места транспортного права в обеспечении правопорядка в транспортной отрасли страны. Обосновывается необходимость обучения основам транспортного права всех работников транспорта.

Ключевые слова: транспортное право; правопорядок; транспортная безопасность; правовое обучение; правосознание.

© Dukhno N.

— doctor of legal sciences, professor,
director of Law Institute of the Moscow state University
of Railway Engineering, honorary worker of higher
professional education of the Russian Federation

TRANSPORT LAW AS THE BASIS OF THE RULE OF LAW IN THE TRANSPORT SECTOR OF THE COUNTRY

Abstract. The article is prepared on materials of the speech of the author at the round table «Transport law — a tool for sustainable development», held at the Law Institute MIIT on September 27, 2016 and is devoted to the disclosure of the role and place of transport law, the rule of law in the transport sector of the country. The necessity of learning the basics of the transport rights of all transport workers.

Keywords: transport law; law enforcement; transportation security; legal training; legal consciousness.



В разносторонних устремлениях народа и государства сделать наш отечественный транспорт привлекательным и более безопасным малозаметной, к сожалению, для многих остается пока роль транспортного права в создании такого порядка, при котором транспортный комплекс стал бы для каждого надежным средством оказания качественных транспортных услуг. В современных условиях успешное развитие и полноценное функционирование транспортного комплекса не представляется возможным без транспортного права. Складывающиеся транспортные отношения в разнохарактерной деятельности транспорта подчинены главным задачам, для решения которых создается и постоянно развивается транспортный комплекс России. Для всех субъектов правоотношений, от конкретного человека до государства, транспорт стал неотделимым элементом их жизни. Каждый, кому становятся необходимы те или иные услуги транспорта, желает видеть и ощущать достойный порядок работы всех транспортных звеньев. Самый надежный, устойчивый и безопасный порядок на транспорте можно обеспечить при существовании транспортного права и стойком желании всех без исключения следовать всем его предписаниям. По своей юридической природе транспортное право призвано выполнять регулятивную и охранительную функции в формировании устойчивых транспортных отношений.

В Юридическом институте МИИТ разработана современная концепция транспортного права, которая в целостном развернутом виде представлена в монографии «Теория транспортного права»¹. Данная концепция стала возможной под влиянием многих факторов, в числе которых видны те, ко-

¹ Духно Н. А., Корякин В. М. Теория транспортного права : монография. М. : Юрлитинформ, 2016.

торыми обусловлена необходимость самого транспортного права. Новые взгляды на транспортное право стали возможны также и потому, что отечественная правовая наука внесла значительный вклад в развитие этой отрасли права. Но влияние времени требовало новых изысканий для разработки транспортного права. Сегодня транспортное право понимается как комплексная отрасль права, регулирующая и охраняющая транспортные отношения, характеризующиеся своей однородностью, подчиненная единой цели, для достижения которой создается и развивается транспорт как целостная устойчивая система, надежно обеспечивая в правовом отношении предоставление транспортных услуг.

Само по себе транспортное право, ставшее высокой ценностью в правовой системе России, не может создать и обеспечить желанный порядок на транспорте. Транспортное право — это только основа того порядка, который все хотят видеть как такое состояние, когда обеспечиваются привлекательность и качество транспортных услуг и их безопасность. Для того чтобы все элементы транспортного комплекса функционировали в надлежащем правовом порядке, нужно не только само транспортное право, но, что самое важное, необходимо чтобы каждый работник транспорта обладал достаточным объемом правовых знаний, которые будут содействовать их поведению, созвучному требованиям нормативных правовых актов, действующих в сфере транспорта.

В наше новое время правовые знания оказались необходимыми не только юристам по должности, но и всем специалистам, руководителям транспортного комплекса. Ни одна из современных профессий на транспорте не может обойтись без твердых правовых знаний. Все специалисты, занимающиеся управленческими и организационными вопросами перевозок, транспортной безопасности, отношениями в сфере земельных отношений, недвижимости, строительства, информационных технологий, торговли, логистики и др., остро нуждаются в правовых знаниях, необходимых для правильного определения своего поведения при выполнении действий, созвучных их обязанностям.

МИИТ стал первым транспортным вузом страны, осознавшим значение правовых знаний во всех профессиях, которые есть в сфере транспорта. В университете был создан Юридический институт, истоки которого берут свое начало с 1992 г. В наши дни МИИТ обучает студентов и работников транспортного комплекса транспортному праву как основному регулятору постоянно развивающихся транспортных отношений. Правовые знания стали связующим элементом профессиональных знаний каждого работника транспорта. Транспортное право — это основа порядка, при котором образуются гарантии безопасности как самого транспорта, так и пользователей его услугами. Транспортное право аккумулировало в своем содержании все жизненно важные правовые идеи, правовые принципы, правовые обычаи, правовые нормы, которые учитывают особенности транспортной отрасли, образовав юридическую основу для профессионального

правомерного поведения специалиста транспорта при исполнении своих профессиональных обязанностей.

Возложив на себя ответственность за порученный участок работы, работник транспорта обязан понимать, что он становится субъектом деятельности транспорта как источника повышенной опасности и от его поведения зависит надежность и безопасность функционирования транспорта, качественный и достойный порядок оказания транспортных услуг. Транспортное право формирует мировоззрение работника транспорта, убеждающее его понимать, что можно и чего нельзя делать, чтобы обеспечить надежный во всех отношениях правовой порядок в транспортном комплексе страны. Правовая убежденность и высокое правосознание гарантируют устойчивый правопорядок на транспорте. Это такое состояние складывающихся отношений в транспортном комплексе страны, при котором транспорт нормально функционирует в безопасной обстановке в строгих правовых рамках.

Осознавая высокую значимость транспортного права в обеспечении безопасности на транспорте и в создании благоприятных условий его функционирования, ученые МИИТ постоянно, на протяжении почти четверти века разрабатывают и совершенствуют методики обучения всех, кто стремится работать в сфере транспорта или уже трудится там, чтобы каждого из них обогатить нужным правовым знанием. Только на основе правового знания можно научиться давать правильную оценку действующим законам и иным нормативным правовым актам, предписания которых являются обязательными для исполнения в своей работе. Горько наблюдать последствия происшествий на транспорте, причинами которых являются действия работников, не соответствующие нормативным требованиям, низкая правовая культура, отсутствие понимания того, что только на основе правовых знаний, сочетающихся с профессиональными знаниями, можно дать правильную оценку складывающимся отношениям и правильно применять на практике законы, инструкции, положения и иные нормативные акты. Правовые знания формируют у работников транспорта убеждения в таком поведении, которое и обеспечивает безопасность на транспорте, предупреждая и предотвращая происшествия.

МИИТ стал главной созидающей силой развития транспортного образования. Всякий раз, когда возникала потребность в воспитании новых специалистов, диктуемая появляющимися новыми обстоятельствами, МИИТ оказывался первым из тех, кто чувствовал новые потребности и всегда имел твердую волю в подготовке и реализации новых образовательных программ. Особо ярко и ощутимо МИИТ проявил себя в своевременной, правильной оценке рыночных отношений, когда появились иные условия для освоения тех специальностей, которые стали востребованными в рыночной экономике, в орбиту которой вошел весь транспортный комплекс и стал заметным выражением особенностей нашей экономики. В этой новой обстановке требовалось не только совершенствование суще-

ствующих специальностей, но остро стали нужны специалисты с правовым знанием. Много было тех, кто всячески, не вникая в сущность, препятствовал освоению специальностей с правовым знанием, ошибочно относя их к «непрофильным», но практика, корректирующая путь развития вуза, подтвердила правильность выбранного МИИТом направления. Правовые знания стали наполнять профессиональные знания специалистов, прививая им способности успешной работы в обстановке новых условий развития транспортного комплекса. Отрадно видеть мыслящих людей, осознающих, что современный специалист обязан уметь четко выполнять свою работу, опираясь на правовые знания, устанавливающие то оптимальное поведение, при котором профессиональная деятельность обеспечивает безопасность и привлекательность транспорта.

Транспортное право, таким образом, составляет надежную правовую основу правопорядка в транспортном комплексе страны.

УДК 347.463

© Корякин Виктор Михайлович

— доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Гражданское право
и гражданский процесс» Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II
Korjakinmiit@rambltr.ru

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО КАК ОТРАСЛЬ НАУЧНОГО ЗНАНИЯ

Аннотация. Статья подготовлена по материалам выступления автора на круглом столе «Транспортное право — инструмент устойчивого развития», состоявшегося в Юридическом институте МИИТ 27 сентября 2016 г., и посвящена рассмотрению транспортного права как отрасли правовой науки. Раскрываются предмет и объект транспортно-правовой науки, основные направления научных исследований в данной сфере. Обосновывается необходимость включения транспортного права в номенклатуру научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени доктора и кандидата юридических наук.

Ключевые слова: транспортное право; транспортно-правовая наука; фундаментальные и прикладные научные исследования; номенклатура специальностей научных работников.

© Koryakin Victor

— doctor of legal sciences,
associate professor, head of chair
«Civil law and civil process» of Law Institute
of the Moscow state University of Railway Engineering
Korjakinmiit@rambltr.ru

TRANSPORT LAW AS A BRANCH OF SCIENTIFIC KNOWLEDGE

Abstract. The article is prepared on materials of the speech of the author at the round table «Transport law — a tool for sustainable development», held at the Law Institute MIIT on September 27, 2016 and is devoted to the transport law as a branch of legal science. Reveals subject and object transportation-legal science, the main directions of scientific research in this field. The necessity of including transport law in the Nomenclature of scientific specialties, which are awarded degrees of doctor and candidate of legal Sciences.

Keywords: transport law; transport law science; fundamental and applied scientific researches; nomenclature of scientific specialties.



Транспортное право, являющееся комплексной отраслью отечественной правовой системы, одновременно можно рассматривать в качестве отраслевой юридической науки, представляющей собой систему знаний о правовом содержании процессов и явлений, складывающихся в различных сферах транспортной деятельности.

Транспортное право как наука изучает:

- правовые аспекты государственного и корпоративного управления в сфере транспорта;
- правовое положение транспортных организаций;
- правовое регулирование перевозочного процесса;
- правовое обеспечение транспортной безопасности и безопасности дорожного движения;
- охрану правопорядка и борьбу с преступностью на транспорте;
- особенности земельно-правовых и трудовых правоотношений в транспортной сфере;
- организационно-правовые основы международных перевозок и деятельности международных транспортных организаций;
- другие вопросы.

Перечисленные направления составляют основной *предмет* науки транспортного права.

Объект транспортно-правовой науки составляет совокупность актов транспортного законодательства, актов правотворчества, правоприменения, иных явлений и процессов политико-правовой практики в транс-

портной сфере, познание которых необходимо для обоснования, аргументирования истинности выводов, положений, категорий, понятий, закономерностей данной науки.

Наука транспортного права включает два уровня — теоретический и эмпирический.

Теоретический уровень транспортно-правовой науки — это совокупность знаний, отражающих закономерные связи, сущностные и иные общие признаки, свойства явлений и процессов, существующих в объекте науки транспортного права.

Эмпирический уровень науки транспортного права — это совокупность знаний о конкретных, реально существующих или ранее существовавших политико-правовых явлениях, процессах, экономических и иных социальных явлениях, образующих предмет транспортно-правовой науки.

Весьма важным для уяснения сущности и предназначения науки транспортного права является разграничение правовых исследований на фундаментальные (теоретические) и прикладные.

Под *фундаментальными научными исследованиями* понимается экспериментальная или теоретическая деятельность, направленная на получение новых знаний об основных закономерностях строения, функционирования и развития человека, общества, окружающей среды; на обнаружение и изучение основополагающих законов, объектов, явлений (процессов) и свойств природы, общества, мышления и техники. Итогом проведения фундаментальных исследований в области транспортного права может быть не только открытие и описание новых, неизвестных ранее в юридической науке законов, явлений или процессов, раскрытие механизмов и закономерностей их протекания, но и познание новых закономерностей, опираясь на уже известные законы и явления.

Прикладные научные исследования — это исследования, направленные преимущественно на применение новых знаний для достижения практических целей и решения конкретных задач. Они имеют своей целью вполне конкретное использование фундаментальных знаний в практической правотворческой и правоприменительной деятельности, обоснование путей использования возможных положительных результатов исследования в практической деятельности. Характерной особенностью таких исследований является возможность прогнозирования с высокой вероятностью последствий реализации поставленной цели, конечных результатов и их экономической эффективности.

Приоритетными задачами транспортно-правовой науки являются:

а) осуществление анализа основных направлений в развитии современного транспортного права и транспортного законодательства, в первую очередь процессов, связанных с поиском путей оптимального сочетания необходимости соблюдения прав человека и их реализацией в условиях транспортной деятельности, гармонизации государственных интересов с интересами частных лиц в данной сфере;

б) выяснение социальной природы, содержания и направленности правового обеспечения транспортной деятельности и транспортной безопасности;

в) уяснение роли транспортного права в реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года;

г) дальнейшее углубление процесса познания сущности транспортного права, раскрытие его конкретных связей с государством и обществом, определение действительных возможностей транспортного права в регулировании транспортных отношений и его воздействии на государство и его органы.

Наиболее полной, целостной и общепризнанной формой объективации результатов научных исследований по транспортно-правовой проблематике являются диссертации.

В связи с этим очень многое для объективной оценки сегодняшнего состояния и тенденций развития науки транспортного права может дать количественный и качественный анализ диссертаций, в которых рассматриваются различные аспекты правового обеспечения транспортной деятельности. В ходе подготовки монографии «Теория транспортного права»¹ нами путем анализа различного рода источников и баз данных составлен систематизированный перечень диссертационных исследований, выполненных в период с 1950-х гг. по настоящее время, в которых нашли отражение те или иные проблемы транспортного права. Всего в данный перечень включено около 570 диссертаций, в том числе 41 — на соискание ученой степени доктора юридических наук.

Анализ указанного массива показывает, что 211 (более 36%) из числа выполненных диссертационных исследований составляют диссертации, посвященные различным аспектам борьбы с преступностью на транспорте, включая криминологические и уголовно-правовые проблемы транспортной деятельности, а также вопросы расследования преступлений на транспорте.

На втором месте (более 30% от общего числа) находятся диссертационные исследования, связанные с рассмотрением проблем гражданско-правового регулирования транспортных отношений. Сюда относятся научные работы, посвященные анализу перевозок различными видами транспорта, других обязательственных отношений на транспорте, а также вопросам страхования на транспорте и гражданско-правовой ответственности участников транспортных отношений.

В почти 20% диссертаций (108 от общего числа) рассматриваются проблемы административно-правового регулирования транспортных отношений. Сюда относятся вопросы административной ответственности субъектов транспортной деятельности, обеспечения транспортной без-

¹ Духно Н. А., Корякин В. М. Теория транспортного права : монография. М. : Юрлитинформ, 2016.

опасности, безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел на транспорте.

Наименьшее количество диссертаций посвящено научному анализу специфики трудовых отношений на транспорте (всего нам удалось обнаружить шесть таких диссертаций), а также экологических и земельно-правовых отношений в транспортной сфере (девять диссертаций).

Не менее интересными и поучительными являются результаты отраслевой классификации диссертационных исследований, т.е. их анализ с точки зрения распределения по видам транспорта.

Как следует из проведенного анализа, в наибольшей степени научным исследованиям на диссертационном уровне подвергнуты проблемы автотранспортного права. Отметим при этом, что большая часть данной категории диссертаций посвящена вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и административно-распорядительной деятельности органов ГИБДД. Второй подотраслью транспортного права по числу посвященных ей диссертаций является железнодорожное право (121 диссертация). А меньше всего научных исследований выполнено по проблемам правового регулирования трубопроводного транспорта: нам удалось обнаружить только девять диссертаций по данной проблематике.

Количественный и качественный анализ выполненных диссертационных исследований по транспортно-правовой проблематике подводит к обоснованию идеи о необходимости выделения транспортного права в качестве самостоятельной научной специальности.

Транспортное право является комплексной отраслью российской правовой системы, т.е. объединяет в своем составе нормы различных отраслей права. Соответственно, и научные исследования в сфере функционирования транспортного комплекса страны должны носить комплексный, междисциплинарный характер. Однако осуществлять такого рода диссертационные исследования действующая Номенклатура научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени, утвержденная приказом Минобрнауки России от 25 февраля 2009 г. № 59, позволяет не в полной мере. Это обусловлено тем, что исследователь, разрабатывающий диссертацию по определенной научной специальности, связан рамками паспорта соответствующей специальности и не может в полной мере осуществить междисциплинарное исследование избранной темы. Например, осуществляя диссертационное исследование проблем обеспечения транспортной безопасности по научной специальности 12.00.14 (административное право; административный процесс), он будет вынужден осуществлять научный анализ только административно-правовых аспектов данной темы и не затрагивать, например, государственно-правовых и уголовно-правовых проблем, имеющих место в данной сфере.

Выходом из данной ситуации могло бы стать, по нашему мнению, дополнение Номенклатуры научных специальностей, по которым присуж-

даются ученые степени, отдельной специальностью «Транспортное право». Проект паспорта данной научной специальности нами разработан. Следует при этом заметить, что для нормативного закрепления паспорта научной специальности «Транспортное право» не имеется необходимости введения специального шифра и нового раздела в Номенклатуру научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени. Предлагаемую идею можно вполне успешно реализовать путем дополнения специальности 12.00.07 Номенклатуры, изложив ее в следующей редакции: «Энергетическое право; корпоративное право; транспортное право».

Следующим шагом реализации рассматриваемого предложения могло бы быть, на наш взгляд, открытие на базе формируемого Национального университета транспорта совета по присуждению ученых степеней кандидата и доктора юридических наук по данной научной специальности.

Реализация указанных предложений позволит вывести транспортно-правовую науку на качественно новый уровень развития, что обеспечит комплексное, непротиворечивое развитие транспортного комплекса страны, обеспечит подготовку кадров высшей квалификации для образовательных организаций транспортного профиля.

УДК 347.463

© Филиппова Марианна Юрьевна

— кандидат юридических наук,
заместитель по учебно-методической работе директора
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО КАК ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО СТАНДАРТА ПОДГОТОВКИ ЮРИСТОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТА

Аннотация. Статья подготовлена по материалам выступления автора на круглом столе «Транспортное право — инструмент устойчивого развития», состоявшегося в Юридическом институте МИИТ 27 сентября 2016 г. и посвящена обоснованию необходимости разработки и внедрения в образовательный процесс федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по направлению подготовки «Правовое обеспечение транспортной деятельности».

Ключевые слова: транспортное право; юрист в сфере транспорта; образовательный стандарт.

© Filippova Marianne

— candidate of legal sciences,
deputy for educational work of the director of Law Institute
of the Moscow state University of Railway Engineering

TRANSPORT LAW AS A BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF EDUCATIONAL STANDARDS OF TRAINING OF LAWYERS FOR TRANSPORT

Abstract. The article is prepared on materials of the speech of the author at the round table «Transport law — a tool for sustainable development», held at the Law Institute MIIT on September 27, 2016 and substantiates the necessity of development and introduction in educational process of the Federal state educational standard of higher education in specialization «Legal support of transportation activities».

Keywords: transport law; lawyer in the field of transportation; educational standard.

Исключительная важность транспортного комплекса для социально-экономического развития страны, необходимость обеспечения транспортной безопасности, охраны окружающей среды в процессе эксплуата-

ции транспорта, необходимость обеспечения непротиворечивого правового регулирования организации и функционирования транспортной системы России и осуществления предпринимательской деятельности на транспорте обуславливают необходимость подготовки специалистов, владеющих полным спектром правовых знаний, проникнутых спецификой транспортной деятельности. Ведущая роль в регламентации соответствующих отношений отведена транспортному праву, определяющему архитектуру и логику построения нормативных правовых актов, стандартизирующих требования к подготовке и профессионализму работников транспортного комплекса.

Основываясь на резолюции Форума транспортного образования, состоявшегося в декабре 2013 г., Юридический институт МИИТ приступил к активной деятельности по разработке проекта федерального государственного образовательного стандарта высшего образования (ФГОС), способного стать основным документом в подготовке профессионалов-юристов качественно нового уровня — профессионалов, обладающих правовыми знаниями, интегрированными с профессиональными знаниями в сфере транспорта. В январе 2016 г. проект ФГОС ВО по специальности «Правовое обеспечение транспортной деятельности» был принят к рассмотрению Минобрнауки России, и, успешно пройдя все предусмотренные законодательством виды экспертиз, готовится к обсуждению на заседании Совета Минобрнауки России по федеральным государственным образовательным стандартам.

Рассматриваемый проект ФГОС ВО предполагает включение в образовательную программу учебных дисциплин, направленных на формирование у обучаемых как фундаментальных правовых ценностей, так и учебных дисциплин, позволяющих на качественно новом уровне осуществлять деятельность по правовому обеспечению всего спектра общественных отношений, складывающихся в сфере транспорта. Основное место в числе указанных дисциплин отводится, конечно же, транспортному праву, поскольку любые виды деятельности на всех видах транспорта проецируются в правовое поле сквозь призму транспортно-правовых норм.

Социальная роль (миссия) образовательной программы по направлению подготовки «Правовое обеспечение транспортной деятельности» должна заключаться в подготовке конкурентоспособных специалистов в области правового обеспечения функционирования транспортного комплекса страны. Основная цель данной программы состоит в развитии у студентов личностных качеств, а также в формировании общекультурных и профессиональных компетенций, которые позволят им по окончании полного курса обучения:

- толковать и применять законы и другие нормативные правовые акты в сфере транспортной деятельности;
- обеспечивать соблюдение транспортного законодательства в деятельности государственных органов, физических и юридических лиц;

- юридически правильно квалифицировать факты и обстоятельства;
- разрабатывать документы правового характера, осуществлять правовую экспертизу нормативных актов о транспортной деятельности, давать квалифицированные юридические заключения и консультации по правовым вопросам, возникающим в деятельности транспортных организаций;

- принимать правовые решения и совершать иные юридические действия в точном соответствии с законом;

- вскрывать и устанавливать факты правонарушений в транспортной сфере, определять меры ответственности и наказания виновных;

- предпринимать необходимые меры к восстановлению нарушенных прав граждан и юридических лиц, связанных с функционированием транспортного комплекса страны;

- систематически повышать свою профессиональную квалификацию, постоянно изучать транспортное и иное законодательство и практику его применения, ориентироваться в специальной литературе по транспортно-правовой проблематике.

Область профессиональной деятельности специалистов по направлению подготовки «Правовое обеспечение транспортной деятельности» включает: разработку и реализацию транспортно-правовых норм; обеспечение законности и правопорядка в сфере транспорта; правовое обучение и воспитание работников транспортного комплекса; правовое обеспечение деятельности транспортных организаций.

Объектами профессиональной деятельности специалистов являются общественные отношения в сфере реализации транспортно-правовых норм, обеспечения законности и правопорядка в транспортной сфере. К подготовке юристов-транспортников в полной мере применим вывод Б. А. Лёвина о том, что «будущий выпускник отраслевого вуза уже на студенческой скамье должен иметь четкое представление о своей профессиональной кадровой траектории. ... Кадровая траектория должна выполняться в ходе производственной практики с аттестацией на право самостоятельной работы в соответствующей должности»¹.

Специалист по направлению подготовки «Правовое обеспечение транспортной деятельности» готовится к следующим видам профессиональной деятельности:

- нормотворческая;
- правоприменительная;
- правоохранительная;
- экспертно-консультационная;
- педагогическая (преподавание правовых дисциплин в образовательных учреждениях транспортного профиля);

¹ Лёвин Б. Отраслевое образование в контексте развития транспортного комплекса // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 3. С. 77.

— научно-исследовательская.

При подготовке к указанным видам профессиональной деятельности основное внимание уделяется специфике осуществления данной деятельности в организациях транспортного комплекса.

Специалист по направлению подготовки «Правовое обеспечение транспортной деятельности» должен решать следующие профессиональные задачи в соответствии с видами профессиональной деятельности:

а) нормотворческая деятельность: участие в подготовке проектов нормативных правовых актов, связанных с правовым регулированием транспортных отношений;

б) правоприменительная деятельность:

— обоснование и принятие в пределах должностных обязанностей решений, а также совершение действий, связанных с реализацией норм транспортного права;

— составление юридических документов по транспортной тематике;

в) правоохранительная деятельность:

— обеспечение законности и правопорядка на транспорте, безопасности личности, общества и государства;

— охрана общественного порядка на транспорте;

— предупреждение, пресечение, выявление, раскрытие и расследование правонарушений в транспортной сфере;

— защита частной, государственной, муниципальной и иных форм собственности на имущество транспорта;

г) экспертно-консультационная деятельность:

— консультирование по вопросам транспортного права;

— осуществление правовой и антикоррупционной экспертизы документов;

д) педагогическая деятельность:

— преподавание правовых дисциплин;

— осуществление правового воспитания.

Профилирующей учебной дисциплиной в подготовке специалистов по направлению подготовки «Правовое обеспечение транспортной деятельности» должно стать транспортное право. Оно же должно лечь в основу проведения государственной итоговой аттестации выпускников.

УДК 347.463

© **Землин Александр Игоревич**

— доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Транспортное право
и административное право» Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II,
заслуженный деятель науки Российской Федерации

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО КАК УЧЕБНАЯ ДИСЦИПЛИНА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Аннотация. Транспорт является связующим звеном экономики страны, составляющим единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена. Для России этот постулат имеет особое значение: уникальная географическая протяженность России обуславливает повышенную роль транспортной системы. В условиях рыночной экономики отношения, возникающие в процессе функционирования транспортной системы, приобретают особое значение. В связи с их социальной значимостью, общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных образований соответственно российского законодательства и права.

Ключевые слова: транспортное право; транспортная система; специалист в области транспорта.

© **Zemlin Alexander**

— doctor of legal Sciences, Professor,
head of chair «Transport law and Administrative law»
of Law Institute of the Moscow state University
of Railway Engineering, honored worker of science
of the Russian Federation

TRANSPORT LAW AS AN ACADEMIC DISCIPLINE: CHALLENGES AND PROSPECTS

Abstract. Transport is the link of the economy, forming a single complex, which covers all types of social production, distribution and exchange. For Russia this postulate is of particular importance: the unique geographical vastness of Russia makes the increased role of the transport system. In the conditions of market economy relations arising in the process of func-

tioning of the transport system, are of particular importance. Due to their social significance, the social relations of transport are subject to legal regulation that determines the need to design transport law and transport law as a relatively independent formations of respectively the Russian legislation and law.

Keywords: transport law; transport system; a specialist in the field of transport.

Управление транспортной системой, обеспечение перевозок осуществляется посредством правового регулирования транспортных отношений, при этом поведение участников приводится в соответствие с нормами транспортного права, пределы и сфера действия которых определяются транспортным законодательством РФ. В результате все субъекты транспортного права действуют в соответствии с нормами, в которых содержится государственная воля, что позволяет достичь согласования, примирения сталкивающихся интересов и в целом упорядочения развития и охраны транспортных отношений.

Особое значение четкое и однозначное понимание места и роли транспортного права, знание правовых норм и навыки их использования имеют как для будущих юристов, так и специалистов в области транспорта, поскольку от этого прямо зависит возможность адекватного толкования и использования ими норм права в процессе деятельности по предстоящему должностному предназначению, степень законности принимаемых ими управленческих решений. Указанное требование закреплено в Федеральных государственных образовательных стандартах подготовки специалистов в области транспорта, закрепляющих необходимость наличия у выпускников по соответствующим специальностям (направлениям) право-значимых компетенций.

Нормы транспортного права регулируют как управленческие отношения в сфере транспорта, так и отношения по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их в учебных заведениях выделяется в специальный самостоятельный учебный курс. Учебная дисциплина «Транспортное право», преподаваемая в МИИТе, включает основной научный материал, необходимый обучающемуся для формирования знаний, навыков и умений, для предстоящей практической деятельности. При формировании учебного курса используется метод восхождения от абстрактного к конкретному: учебный материал располагается в определенной логической последовательности таким образом, чтобы понятия и термины были изучены до начала освоения нормативного материала, чтобы обеспечить переход в процессе получения знаний от наименее сложного к более сложному, чтобы разделение учебного материала на части дало обучающемуся получить объемное и цельное представление о транспортном праве.

Также при построении курса должны быть учтены потребности обучающихся. Поскольку учебная дисциплина «Транспортное право» подлежит изучению студентами различных специальностей (направлений) и специализаций (профилей), в содержании курса должны быть отражены вопросы управления на транспорте, социального обеспечения и труда работников транспорта, представляющие особый интерес для студентов, обучающихся по направлению «Менеджмент»; договорных отношений, контроля, надзора и обеспечения законности в транспортной сфере, являющихся предметом особого интереса со стороны будущих юристов на транспорте; финансово-хозяйственной и экономической деятельности, особо значимых для лиц, получающих образование по направлениям «Финансовый менеджмент» и «Экономика»; транспортной безопасности, правового регулирования транспортной деятельности, имеющих особое значение для успешной деятельности будущих специалистов инженерных специальностей, и т.д.

Таким образом, потребности реализации практико-ориентированного подхода к обучению определяют необходимость включения в учебный курс «Транспортное право» разделов и тем, необходимых для формирования у обучающихся профессиональных компетенций с учетом их будущей деятельности. Соответственно, структура учебного курса может и должна быть соответствующим образом адаптирована.

УДК 347.463

© Сидоркин Александр Иванович

— доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Теория права и природоресурсное право»
Юридического института Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

О МЕСТЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА В СИСТЕМЕ РОССИЙСКОГО ПРАВА

Аннотация. Комплексно-правовое регулирование отношений в сфере транспорта начиная со второй половины XX в. становится одним из ведущих направлений в национальном законодательстве всех промышленно развитых стран мира. Делается это на основе и в рамках исторически существующих в них систем права, регулирующих транспортные отношения. Россия является страной кодифицированного законодательства. Вместе с тем Российское государство, к сожалению, еще окончательно не определилось с выбором стратегического направления в развитии федерального законодательства, регулирующего транспортные отношения.

Ключевые слова: транспортное право; отношения в сфере транспорта; межотраслевой кодекс.

© Sidorkin Alexander

— doctor of legal sciences, professor,
head of chair «Theory of law and natural resources law»
of Law Institute of the Moscow state University
of Railway Engineering

THE PLACE OF TRANSPORT LAW IN THE RUSSIAN LAW

Abstract. Complex legal regulation of relations in the field of transport since the second half of the XX century became one of the leading areas in the national legislation of all industrialized countries. This is done on the basis of historically existing systems of law that regulate the transport relations. Russia is a country of codified law. However, the Russian government, unfortunately, has not yet fully decided on the choice of strategic direction in the development of Federal legislation governing transportation lanes.

Keywords: transport law; relations in the transport sector; cross-sectoral code.



В настоящее время отсутствуют необходимые доктринальные разработки российских правоведов, получившие признание научной общественности и юристов, занятых в правоприменительной деятельности. В связи с этим имеется необходимость более глубокой разработки вопросов теории макроправового регулирования комплексных отношений, к коим, безусловно, следует отнести отношения в сфере транспорта. Под таким по-

нимается правовое регулирование нормами частного и публичного права отношений в сфере транспорта, объединяемых законодателем в отдельные структурно-комплексные образования. Данные образования могут создаваться в виде межотраслевых федеральных кодексов и (или) иных федеральных законов, определяющих положения межотраслевых правовых институтов. В свое время, профессор В. П. Мозолин справедливо отметил, что указанные правовые нормы, входящие в структурно-комплексные образования, продолжают сохранять приданную им законом отраслевую целостность и принадлежность, не подвергаясь каким-либо существенным или структурным изменениям¹. В качестве примера структурно-комплексных образований, функционирующих в форме межотраслевых кодексов, можно назвать воздушное законодательство (Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г.), водное законодательство (Водный кодекс Российской Федерации 2006 г.), законодательство о торговом мореплавании (Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г.) и др. В число структурно-комплексных образований, функционирующих в форме межотраслевых федеральных институтов права, в той или иной мере затрагивающих отношения в сфере транспорта, входят, например, законодательство о защите прав потребителей (Закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей»), законодательство о государственном заказе (Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд») и др.

Структурно-анатомическое содержание комплексных образований может включать два вида правовых норм. Во-первых, это правовые нормы, относящиеся к базовой части образования, состоящие из так называемой

¹ См.: Мозолин В. П. О макро- и микроправовом регулировании комплексных имущественных отношений в сфере экономики // Журнал российского права. 2012. № 9.

юридической платформы, на основе которой они должны функционировать. Данная платформа определяется сферой действия транспортных отношений, регулируемой правовыми нормами рассматриваемого комплексного образования. Если речь идет, как в нашем случае, о сфере транспорта, то платформа, как правило, создается из норм, регулирующих отношения, например, перевозки различными видами транспортных средств, т.е. норм гражданского, административного права. Что касается норм об ответственности, связанных с нарушением субъективных прав и законных интересов их обладателей в сфере транспорта, то они, за исключением норм об имущественной ответственности, имеющей преимущественно гражданско-правовой характер, в структурно-комплексные образования (особенно на уровне юридических платформ) в детализированном виде обычно не включаются. В соответствующих законах об образовании содержится лишь ссылка на возможность применения наряду с имущественной ответственностью административной и уголовной ответственности. Типичная формулировка приводится и в ст. 19 Воздушного кодекса РФ: «Нарушение федеральных правил использования воздушного пространства влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации». Во-вторых, это правовые нормы в составе структурно-комплексного образования, выполняющие функцию специальных правовых норм, что имеет особенное значение. Именно в этих нормах в конечном счете проявляется целевой характер всего комплекса в его практическом воздействии на регулируемые им транспортные отношения. В данном случае они приносят в сам комплекс специфику правового регулирования, которая должна соответствовать и отображать особенность формы его применения. И наконец, назовем последнее функционально обязательное условие для существования и действия самого структурно-комплексного образования. Входящие в его состав правовые нормы частного и публичного права должны находиться в состоянии непрерывно функционирующей юридической совместимости при их использовании в комплексе, что выражается в необходимости органического сочетания частных и публичных интересов, принадлежащих субъектам соответствующего комплекса и выраженных в указанных видах правовых норм. Это наиболее значимый фактор при определении эффективности функционирования комплексного законодательства в системе российского права.

Что касается непосредственно вопроса о месте транспортного права в системе российского права, то при его определении необходимо учитывать как раз особенности структурно-комплексных образований. Наиболее приемлемой в связи с этим моделью будет, на наш взгляд, модель, предложенная профессором В. П. Мозолиным¹. Суть ее состоит в том, что

¹ См.: Мозолин В. П. Система российского права // Труды Московской государственной юридической академии. 2002. № 9. С. 7—28.

предлагается ввести трехуровневую структуру, основанную на ветвях права и правовом статусе структурно-комплексных образований в реконструируемой системе права, функционирующей в современной России. В целом система права в ее обобщенном виде должна состоять из трех уровней: конституционного права как базовой «корнево-ствольной» части российского права; системообразующих ветвей права, представляющих собой конструктивно-несущие части в структуре права; правовых образований, действующих в отдельных сферах жизнедеятельности общества и государства в форме комплексных кодексов и иных комплексных нормативных актов. В качестве критериев разграничения названных уровней права выступают: сфера действия правовых норм, входящих в правовые обязанности соответствующих структурных уровней; юридическая природа и характер правоотношений, возникающих в результате правового регулирования общественных (в нашем случае транспортных) отношений в различных сферах жизнедеятельности общества и государства; юридический потенциал действия входящих в правовые общности структурных образований при использовании его в комплексном законодательстве.

Конституционное право занимает господствующее место в системе российского права. Оно составляет фундамент права, имеет высшую юридическую силу, оказывает прямое действие на все регулируемые правом общественные отношения, осуществляется непосредственно и (или) в составе правовых норм, входящих в комплексное законодательство. Все другие правовые общности (ветви права и правовые образования, относимые к третьему слою структуры российского права) берут свое начало и функционируют в строгом соответствии с конституционным правом, закрепленным в Конституции РФ. К ветвям права с учетом названных критериев относятся семь правовых общностей: гражданское, административное, налоговое, трудовое, корпоративное (находится в стадии нормативного формирования), уголовное и процессуальное право, включая Гражданский, Арбитражный и Уголовно-процессуальный кодексы Российской Федерации. В их числе — шесть материальных ветвей права и одно процедурное (процессуальное). В свою очередь, материальные ветви права по предмету регулирования и способам воздействия на правовые образования, составляющие третий уровень структуры в системе российского права, также могут быть классифицированы по отдельным дополнительным группам.

Разграничение ветвей права по предмету правового регулирования на две группы основывается на характере отношений, регулируемых нормами этих ветвей. Предметом регулирования ветвей права, входящих в первую группу, являются так называемые внешние отношения с участием третьих лиц, выступающих в качестве самостоятельных участников в возникающих правоотношениях. Предметом регулирования ветвей права, входящих во вторую группу, наоборот, становятся так называемые внутренние отношения, возникающие в организациях (юридических лицах),

иных субъектах права, не являющихся физическими лицами. К первой группе относятся все материальные ветви права, кроме трудового и корпоративного права. Последние две ветви права и составляют вторую группу. Основные принципы правового регулирования транспортных отношений в двух группах различны. В первой применяются принципы и методы, основанные на равенстве, автономии воли, имущественной самостоятельности участников регулируемых отношений (гражданское право) либо на властном подчинении одной стороны другой стороне в правоотношении (административное, налоговое, уголовное право). Во второй группе правовое регулирование отношений осуществляется на основе применения организационно-управленческих принципов и методов в пространственно замкнутых условиях воздействия на лиц, составляющих субъектный субстрат такого вида объединений. По способам воздействия ветвей права на правовые образования, составляющие третий уровень структуры российской системы права, необходимо различать материальные ветви права, основанные на полностадийных правоотношениях, включающих в себя стадию видовой ответственности, и правовые общества, в которых отсутствует подобного рода видовой ответственность.

Включенные в систему российского права ветви права соответствуют указанным требованиям, связанным с наличием у них полностадийных видов ответственности. Так, гражданскому праву присуща гражданско-правовая имущественная ответственность, административному — административная, налоговому — налоговая, уголовному — уголовно-правовая ответственность в виде наказаний за совершенные виновными лицами преступления. Что касается непосредственно транспортного права, то отсутствие у него полностадийной видовой ответственности является одним из обязательных условий и системообразующих возможностей для невключения его в число ветвей права, входящих в систему российского права. Сторонники признания транспортного права как самостоятельной ветви права при нарушении его норм вынуждены всегда прибегать к использованию гражданско-правового и административно-правовых видов ответственности, но не к применению какого-либо единого вида транспортной ответственности, которую по объективным научным и практическим причинам они не в состоянии предложить государству для включения ее в действующее законодательство.

Наличие в полном объеме указанных признаков понятия ветви права позволяет использовать каждую из названных ветвей в качестве платформы для образования комплексных правовых общностей в соответствующих сферах жизнедеятельности общества и государства. В сфере транспорта такой ветвью прежде всего должно быть названо гражданское право, предметом регулирования которого являются имущественные и неимущественные отношения, составляющие основу рыночной экономики в стране. А транспорт, как известно, — одна из основ рыночной экономики. Согласно первому критерию предметом гражданского права явля-

ются общественные отношения, пронизывающие практически все сферы жизнедеятельности общества и государства, включая в том числе и транспорт. По второму критерию гражданское правоотношение, основанное на принципе юридического равенства участников, включает все стадии его функционирования, способы и меры защиты нарушенных или оспариваемых прав граждан, юридических лиц, других субъектов гражданского права. В соответствии с третьим критерием гражданское право обладает огромными возможностями для формирования на его основе комплексных правовых образований, других ветвей права и правовых общностей третьего уровня в сфере регулирования экономики. Достаточно назвать функционирующие в сфере экономики транспортное право. Третий уровень системы российского права составляют многочисленные правовые образования, функционирующие в форме комплексных по своей юридической природе кодексов и иных федеральных законов в форме правовых образований институционального типа.

На уровне кодексов функционируют названные выше комплексные правовые образования, такие как, например, водное, воздушное право, в форме правовых институтов — законодательство о воздушных перевозках, о железнодорожных перевозках и др. В отличие от ветвей права рассматриваемые правовые образования характеризуются следующим: входящие в их состав правовые нормы не являются по своей юридической природе однотипными нормами, принадлежащими к одной ветви права или иному одноцелевому правовому образованию. Наоборот, в комплексное правовое образование включаются нормы, принадлежащие к различным ветвям публичного и частного права; в связи с указанной разнородностью правовых норм само по себе комплексное правовое образование не может выступать в роли юридической платформы, используемой в качестве основы для создания новых комплексных образований; в форме комплексного правового образования не может возникнуть и функционировать единое по своей юридической природе и связанное однотипно с ним правоотношение с существующей в нем одновидовой ответственностью.

Возникающие в процессе его действия правоотношения относятся к соответствующим ветвям права, правовые нормы которых входят в состав данного комплексного образования (гражданскому, административному, трудовому праву); сфера функционирования комплексного правового образования ограничена строго определенной отраслью экономики страны, в рамках которой оно создано. Названные особенности комплексных образований, составляющих третий уровень структуры в системе российского права, ни в какой мере не снижают юридическую важность и большую значимость их в российском праве, призванном регулировать имущественные отношения в сфере транспорта. Более того, их роль в указанной сфере постоянно возрастает. Объясняется это тем, что комплексные правовые образования в сфере воздействия на транспортные отношения выступают в роли правовой формы, в которой объединяются и действуют

правовые нормы, входящие в соответствующие ветви права, и специальные правовые нормы, отражающие специфику отношений, регулируемых комплексными образованиями. При этом в связи с продолжающимся процессом ослабления и утраты ветвями права своего монопольного положения в общей системе права в регулировании экономики сами ветви права неизбежно превращаются в основные компоненты данных комплексных правовых образований.

Налогообложение в сфере транспорта и транспортных услуг

УДК 336.221

© Николаева Ирина Геннадьевна

— магистр права, кандидат экономических наук,
доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного
дела» Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II,
практикующий юрист, аттестованный налоговый консультант,
член Палаты налоговых консультантов России

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ УСЛУГ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ТОВАРОВ: НДС ПРИ ОКАЗАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РОССИЙСКИМИ КОМПАНИЯМИ *(продолжение)*

Аннотация. Продолжение статьи посвящено определению применимых к реализации услуг международной перевозки (транспортировки) ставок НДС и подтверждению обоснованности применения таких ставок.

Ключевые слова: налогообложение; транспортные услуги; услуги по перевозке; международная перевозка; налог на добавленную стоимость; место реализации услуг; реализация товаров (работ, услуг).

© Nikolaeva Irina

— LL.M., candidate of economic sciences,
associate professor of the department of customs law
and customs affairs of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering, practicing lawyer, certified tax adviser,
member of the Russian chamber of tax advisers

TAXATION OF SERVICES ON INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS: VAT ON TRANSPORTATION SERVICES RENDERED BY RUSSIAN COMPANIES *(continuance)*

Abstract. The continuance of the article relates to establishing of the VAT rates applicable to international carriage (transportation) services, as well as justification of applying such rates.

Keywords: taxation; transport services; carriage (shipping) services; international carriage; value added tax; place of supply of services; sale (supply) of goods (works, services).

Как нами отмечалось ранее¹, помимо определения места реализации услуг (работ) наиболее «проблемным» моментом применительно к налогу на добавленную стоимость (НДС) в сфере международных перевозок грузов российскими компаниями является определение подлежащей применению ставки НДС и подтверждение «нулевой» ставки.

Ставки НДС установлены ст. 164 НК РФ. На сегодняшний день к реализации услуг по перевозке (транспортировке) и услуг (работ), непосредственно связанных с перевозкой (транспортировкой), согласно положениям указанной статьи применяются три ставки НДС: 0%, 10% и 18%. Из них две ставки — 0% (так называемая нулевая ставка) и 18% — распространяются на реализацию таких услуг (работ) в сфере международной перевозки.

Нулевая ставка НДС при реализации непосредственно услуг по международной перевозке товаров устанавливается подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ. При этом данная норма закрепляет свои собственные правила определения, какие именно услуги относятся к услугам по международной перевозке товаров.

В целях установления ставки НДС под международными перевозками товаров понимаются перевозки товаров морскими, речными судами, судами смешанного (река—море) плавания, воздушными судами, железнодорожным транспортом и автотранспортными средствами, при которых пункт отправления или пункт назначения товаров расположен за пределами территории РФ.

Другими словами, при отнесении услуг к услугам по международной перевозке товаров и, соответственно, при применении нулевой ставки НДС основным фактором является международный характер перевозки товаров. Остальные факторы, в частности такие, как место таможенного оформления грузов и т.п., не имеют принципиального значения.

Данная позиция разделяется и Минфином России и налоговыми органами (см., например, письмо Минфина России от 22 октября 2015 г. № 03-07-08/60588; письмо ФНС России от 30 декабря 2015 г. № СД-4-3/23258@ и т.д.).

Согласно подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ для целей определения ставки НДС приравнены к международной перевозке товаров следующие услуги в сфере перевозки (транспортировки), оказываемые российскими организациями (а также и российскими индивидуальными предпринимателями):

- услуги по предоставлению принадлежащего на праве собственности или на праве аренды (в том числе финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров для осуществления международных перевозок;

¹ Николаева И. Г. Налогообложение услуг по международной перевозке товаров: налог на добавленную стоимость при оказании транспортных услуг российскими компаниями // Транспортное право и безопасность. 2016. № 8(8). С. 36—43.

- транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые на основании договора транспортной экспедиции при организации международной перевозки.

Действие подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ распространяется также и на вышеуказанные услуги по предоставлению в аренду или финансовую аренду (лизинг) железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров, а также транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые российскими организациями (а также и российскими индивидуальными предпринимателями) при организации и осуществлении перевозок железнодорожным транспортом от места прибытия товаров на территорию РФ (от портов или пограничных станций, расположенных на территории РФ) до станции назначения товаров, расположенной также на территории РФ.

Кроме того, в соответствии с подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ в целях определения ставки НДС к международным перевозкам товаров приравниваются работы (услуги) по перевозке и (или) транспортировке углеводородного сырья из пункта отправления, находящегося на континентальном шельфе РФ и (или) в исключительной экономической зоне РФ либо в российской части (российском секторе) дна Каспийского моря, в пункт назначения, находящийся за пределами территории РФ и иных территорий, находящихся под ее юрисдикцией.

Как видно из формулировки данного законодательного положения, такие услуги (работы) приравниваются к международной перевозке только при условии наличия географического фактора, т.е. если пункт отправления углеводородного сырья находится на континентальном шельфе РФ и (или) в исключительной экономической зоне РФ либо в российской части (российском секторе) дна Каспийского моря, а пункт назначения расположен за пределами территории РФ и иных территорий, находящихся под ее юрисдикцией.

На практике часто встречаются случаи, когда услуги (работы) по перевозке и (или) транспортировке оказываются несколькими лицами или с привлечением соисполнителей. Такая множественность лиц на стороне исполнителя или привлечение соисполнителей не препятствуют применению нулевой ставки всем исполнителям, участвующим в оказании подобных услуг (выполнении работ). Эта позиция подтверждается и мнением, высказанным Пленумом Высшего Арбитражного Суда РФ. Согласно п. 18 его постановление от 30 мая 2014 г. № 33 «О некоторых вопросах, возникающих у арбитражных судов при рассмотрении дел, связанных с взиманием налога на добавленную стоимость», при толковании указанных норм судам необходимо учитывать, что оказание таких услуг несколькими лицами (множественность лиц на стороне исполнителя или привлечение основным исполнителем третьих лиц (субисполнителей)) само по себе не препятствует применению налоговой ставки 0% всеми участвовавшими в оказании услуг лицами.

В связи с этим налоговую ставку 0% применяют также перевозчики,

оказывающие услуги по международной перевозке товаров на отдельных этапах перевозки, лица, привлеченные экспедитором для оказания отдельных транспортно-экспедиционных услуг.

Необходимость учета мнения Пленума признается и Минфином России (см., например, письма Минфина России от 17 октября 2014 г. № 03-07-08/52436 от 2 декабря 2015 г. № 03-07-08/70274).

Пленум также подчеркнул, что по смыслу положений подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ его действие распространяется на транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые в отношении товаров, являющихся предметом международной перевозки, вне зависимости от того, выступает ли организатором международной перевозки сам экспедитор, либо заказчик транспортно-экспедиционных услуг, либо иное лицо.

Вообще следует отметить, что для целей применения нулевой ставки, услуги (работы), предусмотренные подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ трактуются довольно широко. Так, к транспортно-экспедиционным услугам для целей установления ставки НДС законодатель отнес участие в переговорах по заключению контрактов купли-продажи товаров, оформление документов, прием и выдачу грузов, завоз-вывоз грузов, погрузочно-разгрузочные и складские услуги, информационные услуги, подготовку и дополнительное оборудование транспортных средств, услуги по организации страхования грузов, платежно-финансовые услуги, услуги по таможенному оформлению грузов и транспортных средств, а также разработку и согласование технических условий погрузки и крепления грузов, розыск груза после истечения срока доставки, контроль за соблюдением комплектной отгрузки оборудования, перемаркировку грузов, обслуживание и ремонт универсальных контейнеров грузоотправителей, обслуживание рефрижераторных контейнеров и хранение грузов в складских помещениях и на открытых площадках экспедитора.

Это описание транспортно-экспедиционных услуг, приведенное непосредственно в НК РФ, само по себе довольно широкое, расширяется в национальном стандарте ГОСТ Р 52298-2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования», утвержденном приказом Ростехрегулирования от 30 декабря 2004 г. № 148-ст. При этом именно этим стандартом рекомендуют руководствоваться Минфин России и ФНС России (см., например, письмо Минфина России от 2 августа 2011 г. № 03-07-15/72; письмо ФНС России от 5 апреля 2012 г. № ЕД-4-3/5719 и др.).

Более того, даже прямо не поименованные в подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ услуги (работы) могут быть отнесены к услугам (работам) международной перевозки или приравненным к ним, а их реализация, соответственно, облагаться по ставке 0%.

Такой вывод подтверждается не только многочисленными решениями налоговых органов, но и судебной практикой. Так, определением от 26 января 2016 г. № 304-КГ15-18260 (по делу № А27-1682/2015 ОАО «Черниговец» против Межрайонной инспекции ФНС России по крупнейшим нало-

гоплательщикам № 1 по Кемеровской области) Верховный Суд РФ, по сути, подтвердил позицию трех нижестоящих инстанций, которые признали решение налоговой инспекции о необходимости применения нулевой ставки законной и обоснованной. В определении указывается, что услуги по подаче вагонов под погрузку для осуществления международных перевозок вполне соответствуют подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ и подпадают под обложение по ставке 0%.

Описанное дело и определение Верховного Суда РФ по нему вошли в «Обзор правовых позиций, отраженных в судебных актах Конституционного Суда Российской Федерации и Верховного Суда Российской Федерации, принятых в первом полугодии 2016 года по вопросам налогообложения», направленный письмом ФНС России от 7 июля 2016 г. № СА-4-7/12211@ «О направлении обзора правовых позиций по вопросам налогообложения».

Таким образом, когда речь идет о перевозке (транспортировке) или услугах (работах), приравненных к перевозке (транспортировке) согласно подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ, то применение нулевой ставки зависит от общего характера перевозки. Другими словами, если общий характер перевозки международный, т.е. пунктом отправления или пунктом назначения товаров является пункт за пределами территории РФ, то нулевая ставка НДС может применяться:

- любым из перевозчиков, даже если услуги оказываются на отдельных этапах перевозки (транспортировки) и вне зависимости от количества перевозчиков (соисполнителей, субисполнителей, субподрядчиков и т.п.);
- любым из перевозчиков и (или) экспедиторов вне зависимости от количества использованных видов транспорта (см., например, письмо Минфина России от 28 февраля 2012 г. № 03-07-08/49 и др.);
- экспедиторами, даже оказывающими отдельные виды услуг, связанных или обеспечивающих международную перевозку (см., например, письмо ФНС России от 16 сентября 2011г. № ЕД-4-3/15169@);
- вне зависимости от заявляемой в отношении товаров таможенной процедуры и вне зависимости от цели ввоза (вывоза) товаров (см., например, письма Минфина России от 9 ноября 2011 г. № 03-07-08/311, от 18 марта 2011 г. № 03-07-08/73 и др.);
- вне зависимости от того, кто являлся организатором перевозки (см., например, постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 8 сентября 2014 г. по делу № А32-9908/2012).

Такое широкое понимание международной перевозки для целей применения нулевой ставки НДС создает дополнительный риск для заказчиков отдельных видов услуг в рамках международной перевозки, связанный с тем, что при применении кем-либо из участников перевозки (транспортной компанией, экспедитором, субисполнителем) ставки 18% вместо 0% у заказчика не возникает право на возмещение суммы НДС. Здесь мне-

ние и налоговых органов, и судов единодушно и заключается в том, что налоговая ставка представляет собой установленный законом элемент налогообложения, обязательный для применения всеми налогоплательщиками, в связи с чем счета-фактуры с налоговой ставкой, не соответствующей подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ, не отвечают и требованиям подп. 10 п. 5 ст. 169 НК РФ. Несоответствующие требованиям закона счета-фактуры не могут являться основанием для принятия предъявленных сумм налога к вычету.

Примеров единодушия налоговых органов и судов по этому вопросу масса. Помимо указанных выше можно назвать постановление Арбитражного суда Уральского округа от 13 мая 2015 г. № Ф09-2566/15 по делу № А60-34868/2014, постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 4 июня 2015 г. № Ф02-1262/2015, Ф02-1612/2015 по делу № А19-9978/2014, постановление Арбитражного суда Московского округа от 9 февраля 2015 г. № Ф05-15266/2014 по делу № А41-70418/13 и др.

Применение нулевой ставки в сфере международной перевозки (транспортировки) не ограничивается только услугами по перевозке (транспортировке) товаров и приравненными к ним услугами (работами), предусмотренными подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ.

Рассмотрим иные случаи применения нулевой ставки НДС в сфере международной перевозки (транспортировки). Так, в соответствии с подп. 2.2 п. 1 ст. 164 НК РФ налогообложение производится по налоговой ставке 0% при реализации работ (услуг), выполняемых (оказываемых) организациями трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов, по:

- транспортировке нефти, нефтепродуктов вне зависимости от даты их помещения под соответствующую таможенную процедуру из пункта отправления, расположенного на территории РФ, до границы Российской Федерации для последующего вывоза трубопроводным транспортом за пределы территории РФ, либо до морских портов Российской Федерации для последующего вывоза за пределы территории РФ морским транспортом, либо до пункта перевалки (перегрузки, слива, налива) на иные виды транспорта, в том числе на трубопроводный, расположенный на территории РФ, для последующего вывоза за пределы территории РФ иными видами транспорта, в том числе трубопроводным;

- перевалке и (или) перегрузке нефти и нефтепродуктов, вывозимых за пределы территории РФ, в том числе в морских, речных портах, вне зависимости от даты их помещения под соответствующую таможенную процедуру.

Действие данного правила распространяется на:

- работы (услуги), выполняемые (оказываемые) на основании договора (контракта) с иностранным или российским лицом, которое заключило внешнеэкономическую сделку по реализации нефти и (или) нефтепродуктов, транспортируемых за пределы территории РФ, или является лицом, от имени либо по поручению которого была заключена указанная внеш-

неэкономическая сделка;

- работы (услуги), выполняемые (оказываемые) на основании договора (контракта) с агентом (комиссионером) иностранного или российского лица, которое заключило внешнеэкономическую сделку по реализации нефти и (или) нефтепродуктов, транспортируемых за пределы территории РФ, или является лицом, от имени либо по поручению которого была заключена указанная внешнеэкономическая сделка;

- работы (услуги), выполняемые (оказываемые) организациями трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов, по транспортировке, перевалке и (или) перегрузке нефти и нефтепродуктов, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита, а также вывозимых с территории Российской Федерации на территорию государства — члена Таможенного союза.

На работы (услуги), выполняемые (оказываемые) на основании договоров, сторонами которых являются только организации трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов, действие данного правила не распространяется.

Подпункт 2.3 п. 1 ст. 164 НК РФ распространяет нулевую ставку НДС на услуги по организации транспортировки трубопроводным транспортом природного газа, вывозимого за пределы территории РФ (ввозимого на территорию РФ), в том числе помещенного под таможенную процедуру таможенного транзита, а также услуг по транспортировке (организации транспортировки) трубопроводным транспортом природного газа, ввозимого на территорию РФ для переработки на территории РФ.

При этом под организацией транспортировки природного газа трубопроводным транспортом понимаются услуги, оказываемые собственником магистральных газопроводов на основании отдельного договора, предусматривающего организацию транспортировки природного газа.

Нулевая ставка НДС также применяется к реализации:

- работ (услуг), выполняемых (оказываемых) российскими организациями (за исключением организаций трубопроводного транспорта) в морских, речных портах по перевалке и хранению товаров, перемещаемых через границу Российской Федерации, в товаросопроводительных документах которых указан пункт отправления и (или) пункт назначения, находящийся за пределами территории РФ (подп. 2.5 п. 1 ст. 164 НК РФ);

- услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров, а также транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых российскими организациями или индивидуальными предпринимателями, владеющими железнодорожным подвижным составом и (или) контейнерами на праве собственности или на праве аренды (в том числе финансовой аренды (лизинга), для осуществления перевозки или транспортировки железнодорожным транспортом экспортируемых товаров или продуктов переработки при условии, что пункт отправления и пункт назначения находятся на территории РФ (подп. 2.7 п. 1 ст. 164 НК РФ —

положения данного подпункта применяются при условии, что на перевозочных документах проставлены необходимые отметки таможенных органов);

- работ (услуг), выполняемых (оказываемых) организациями внутреннего водного транспорта, в отношении товаров, вывозимых в таможенной процедуре экспорта при перевозке (транспортировке) товаров в пределах территории РФ из пункта отправления до пункта выгрузки или перегрузки (перевалки) на морские суда, суда смешанного (река—море) плавания или иные виды транспорта (подп. 2.8 п. 1 ст. 164 НК РФ);

- услуг по перевозке товаров воздушными судами, оказываемых российскими организациями или индивидуальными предпринимателями, при которой пункт отправления и пункт назначения находятся за пределами территории РФ, в случае, если на территории РФ совершается посадка воздушного судна, при условии, что место прибытия товаров на территорию РФ и место убытия товаров с территории РФ совпадают (подп. 2.10 п. 1 ст. 164 НК РФ);

- работ (услуг), непосредственно связанных с перевозкой или транспортировкой товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита при перевозке иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия на территорию РФ до таможенного органа в месте убытия с территории РФ (подп. 3 п. 1 ст. 164 НК РФ);

- услуг по предоставлению принадлежащего на праве собственности или на праве аренды, в том числе финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров для осуществления услуг по перевозке или транспортировке железнодорожным транспортом товаров, перемещаемых через территорию РФ с территории иностранного государства, не являющегося членом Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, или с территории государства — члена Таможенного союза на территорию другого иностранного государства, в том числе являющегося членом Таможенного союза; а также транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых на основе договора транспортной экспедиции при организации услуг по перевозке или транспортировке железнодорожным транспортом товаров, перемещаемых через территорию РФ с территории иностранного государства, не являющегося членом Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, или с территории государства — члена Таможенного союза на территорию другого иностранного государства, в том числе являющегося членом Таможенного союза (подп. 3.1 п. 1 ст. 164 НК РФ — положения данного подпункта не распространяются на услуги, оказываемые российскими перевозчиками на железнодорожном транспорте);

- выполняемых российскими перевозчиками на железнодорожном транспорте работ (услуг) по перевозке или транспортировке экспортируемых за пределы территории РФ товаров и вывозу с территории РФ про-

дуктов переработки на территории РФ; а также работ (услуг), связанных с указанной в абзаце втором настоящего подпункта перевозкой или транспортировкой, стоимость которых указана в перевозочных документах на перевозку экспортируемых товаров (вывозимых продуктов переработки) (подп. 9 п. 1 ст. 164 НК РФ — нулевая ставка применяется при условии, что на перевозочных документах проставлены все требуемые законом отметки таможенных органов);

- выполняемых (оказываемых) российскими перевозчиками на железнодорожном транспорте работ (услуг) по перевозке или транспортировке товаров, вывозимых с территории РФ на территорию государства — члена Таможенного союза, и работ (услуг), непосредственно связанных с перевозкой или транспортировкой указанных товаров, стоимость которых указана в перевозочных документах на перевозку товаров; а также работ (услуг) по перевозке или транспортировке товаров, перемещаемых через территорию РФ с территории иностранного государства, не являющегося членом Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, или с территории государства — члена Таможенного союза на территорию другого иностранного государства, в том числе являющегося членом Таможенного союза, и работ (услуг), непосредственно связанных с перевозкой или транспортировкой указанных товаров, стоимость которых указана в перевозочных документах на перевозку товаров (подп. 9.1 п. 1 ст. 164 НК РФ);

- работ (услуг) по перевозке (транспортировке) вывозимых за пределы территории РФ или ввозимых на территорию РФ товаров морскими судами и судами смешанного (река—море) плавания на основании договоров фрахтования судна на время (тайм-чартер) (подп. 12 п. 1 ст. 164 НК РФ).

В остальных случаях в силу п. 3 ст. 164 НК РФ налогообложение по НДС производится по налоговой ставке 18%.

Обоснованность применения налоговой ставки 0% при реализации услуг по международной перевозке (транспортировке) товаров и (или) услуг (работ), связанных с такой перевозкой (транспортировкой), должна быть подтверждена налогоплательщиком. Порядок подтверждения обоснованности применения такой ставки НДС установлен ст. 165 НК РФ. Для детального рассмотрения требований к подтверждению нулевой ставки по всем услугам (работам) в сфере международной перевозки необходима отдельная статья, поэтому рассмотрим подтверждение только на примере основного правила, касающегося международной перевозки товаров и услуг (работ), к ней приравненных, закрепленного подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ.

В соответствии с п. 3.1 ст. 165 НК РФ для подтверждения обоснованности применения нулевой ставки при реализации услуг, предусмотренных подп. 2.1 п. 1 ст. 164 НК РФ, т.е. услуг по международной перевозке товаров; услуг по предоставлению принадлежащего на праве собственности

или на праве аренды, в том числе финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров для осуществления международных перевозок; транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых при организации международной перевозки; а также приравненных к международным перевозкам работ (услуг) по перевозке и (или) транспортировке углеводородного сырья из пункта отправления, находящегося на континентальном шельфе РФ и (или) в исключительной экономической зоне РФ либо в российской части (российском секторе) дна Каспийского моря, в пункт назначения, находящийся за пределами территории РФ и иных территорий, находящихся под ее юрисдикцией, налогоплательщики должны предоставлять в налоговые органы следующие документы:

1) контракт (копия контракта) налогоплательщика с иностранным или российским лицом на оказание указанных услуг. В случае вывоза товаров с территории РФ на территорию государства — члена Таможенного союза или ввоза товаров на территорию РФ с территории государства — члена Таможенного союза и заключения налогоплательщиком контракта на оказание указанных услуг с лицом, не осуществляющим внешнеэкономическую сделку с перевозимыми товарами, помимо указанного контракта (копии контракта) представляется копия контракта этого лица с лицом, осуществляющим внешнеэкономическую сделку с перевозимыми товарами;

2) копии транспортных, товаросопроводительных и (или) иных документов, подтверждающих вывоз товаров за пределы территории РФ (ввоз товаров на территорию РФ).

Следует обратить внимание, что под контрактом, требуемым для подтверждения нулевой ставки, подразумевается именно контракт налогоплательщика с иностранным или российским поставщиком транспортных или иных приравненных к перевозке услуг (работ). Документы, подтверждающие заключение контракта между российским продавцом и иностранным покупателем на саму поставку товаров, в перечень документов, необходимых для подтверждения нулевой ставки, не включены (см., например, письмо Минфина России от 8 декабря 2015 г. № 03-07-07/71683).

При вывозе товаров за пределы таможенной территории Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, морским или речным судном, судном смешанного (река—море) плавания в налоговые органы представляются:

- копия поручения на отгрузку товаров с указанием порта разгрузки и отметкой «Погрузка разрешена» российского таможенного органа места убытия;

- копия коносамента, морской накладной или любого иного подтверждающего факт приема товара к перевозке документа, в котором в графе «Порт разгрузки» указано место, находящееся за пределами таможенной

территории Таможенного союза.

В случае если погрузка товаров и их таможенное оформление при вывозе товаров морским судном или речным судном, судном смешанного (река—море) плавания осуществляются вне региона деятельности российского таможенного органа места убытия, в налоговые органы представляются:

- копия поручения на отгрузку товаров с отметкой «Погрузка разрешена» российского таможенного органа, производившего таможенное оформление вывоза товаров, а также с отметкой таможенного органа места убытия, подтверждающей вывоз товаров за пределы территории РФ;
- копия коносамента, морской накладной или любого иного подтверждающего факт приема к перевозке товара документа, в котором в графе «Порт разгрузки» указано место, находящееся за пределами таможенной территории Таможенного союза.

При ввозе товаров морским, речным судном, судном смешанного (река—море) плавания с территории иностранного государства, не являющегося членом Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, в налоговые органы представляется копия коносамента, морской накладной или любого иного документа, подтверждающего факт приема к перевозке товара, в котором в графе «Порт погрузки» указано место, находящееся за пределами таможенной территории Таможенного союза.

При вывозе товаров за пределы территории Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, воздушным транспортом в налоговые органы представляется копия грузовой накладной с указанием аэропорта разгрузки (перегрузки), находящегося за пределами таможенной территории Таможенного союза.

При ввозе товаров воздушным транспортом с территории иностранного государства, не являющегося членом Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, в налоговые органы представляется копия грузовой накладной с указанием аэропорта погрузки (перегрузки), находящегося за пределами таможенной территории Таможенного союза.

При вывозе товаров автомобильным транспортом за пределы таможенной территории Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, в налоговые органы представляется копия транспортного, товаросопроводительного и (или) иного документа с отметкой российского таможенного органа, подтверждающей вывоз товара за пределы территории РФ.

При ввозе товаров автомобильным транспортом с территории иностранного государства, не являющегося членом Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, в налоговые органы представляется копия транспортного, товаросопроводительного и (или) иного документа с отметкой российского таможенного

органа, подтверждающего ввоз товара на территорию РФ.

При вывозе товаров железнодорожным транспортом за пределы таможенной территории Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, в налоговые органы представляется копия транспортного, товаросопроводительного и (или) иного документа с отметкой таможенного органа, подтверждающей вывоз товара за пределы территории РФ либо помещение товара под таможенную процедуру, предполагающую убытие товара с таможенной территории Таможенного союза.

При ввозе товаров железнодорожным транспортом с территории иностранного государства, не являющегося членом Таможенного союза, в том числе через территорию государства — члена Таможенного союза, в налоговые органы представляется копия транспортного, товаросопроводительного и (или) иного документа с отметкой таможенного органа, подтверждающего ввоз товара на территорию РФ.

В случае вывоза товаров с территории РФ на территорию государства — члена Таможенного союза или ввоза товаров на территорию РФ с территории государства — члена Таможенного союза морскими, речными судами, судами смешанного (река—море) плавания, воздушными судами, железнодорожным транспортом и автотранспортными средствами в налоговые органы представляются копии транспортных, товаросопроводительных и (или) иных документов с указанием места разгрузки или места погрузки (станции назначения или станции отправления), находящегося на территории другого государства — члена Таможенного союза.

При выполнении работ (оказании услуг) по перевозке и (или) транспортировке углеводородного сырья из пункта отправления, находящегося на континентальном шельфе РФ и (или) в исключительной экономической зоне РФ либо в российской части (российском секторе) дна Каспийского моря, в пункт назначения, находящийся за пределами территории РФ и иных территорий, находящихся под ее юрисдикцией, в налоговые органы представляются копии транспортных, товаросопроводительных или иных документов, подтверждающих факт вывоза углеводородного сырья из пункта отправления, находящегося на континентальном шельфе РФ и (или) в исключительной экономической зоне РФ либо в российской части (российском секторе) дна Каспийского моря, в пункт назначения, находящийся за пределами территории РФ и иных территорий, находящихся под ее юрисдикцией.

При международной перевозке товаров морским транспортом и использовании в качестве подтверждающего нулевую ставку документа поручения на отгрузку следует обратить внимание на следующее. По мнению Минфина России, поручение на отгрузку оформляется в соответствии с п. 21 и 23 Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплава-

ния, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза этими судами, утвержденной приказом ФТС России от 19 июля 2013 г. № 1349. Согласно указанным пунктам начальник таможенного поста, в регионе деятельности которого находится место погрузки, или уполномоченное им должностное лицо разрешает погрузку товаров и транспортных средств на судно после получения информации о времени и месте погрузки товаров на судно и проведения проверки документов на данные товары, в том числе поручения на отгрузку товаров и иных приложений к нему (по желанию заинтересованного лица). Должностное лицо таможенного поста погрузки после проверки представленных документов и товаров проставляет в экземпляре поручения на отгрузку товаров штамп «Погрузка разрешена» с проставлением даты, подписи и оттиска личной номерной печати. При этом один экземпляр поручения на отгрузку товаров с отметками таможенного поста (если имеется) остается в таможенном посту погрузки (письмо Минфина России от 13 июля 2016 г. № 03-07-08/40990).

Что касается перевозок с территории РФ на территорию государства — члена ЕАЭС или ввоза товаров на территорию РФ с территории государства — члена ЕАЭС, то следует принимать во внимание, что с 1 января 2015 г., т.е. с даты вступления в силу Договора о Евразийском экономическом союзе, прекращено действие международных договоров, заключенных в рамках Таможенного союза и начали действовать договоренности в рамках ЕАЭС. Положения НК РФ не адаптированы к данным изменениям, однако в силу того, что договоренности в рамках ЕАЭС практически сменили те, что действовали в рамках Таможенного союза, предполагается предоставление аналогичного требуемому для перевозок между странами — членами Таможенного союза пакета документов и в случае подтверждения нулевой ставки при перевозках товаров с территории РФ на территорию государства — члена ЕАЭС или ввоза товаров на территорию РФ с территории государства — члена ЕАЭС.

В соответствии с п. 9 и 10 ст. 165 НК РФ все вышеуказанные документы представляются в соответствующий налоговый орган одновременно с налоговой декларацией в срок не позднее 180 календарных дней, считая с даты отметки, проставленной таможенными органами на вышеуказанных копиях поручений на отгрузку товаров, вывозимых морским транспортом, а в случае вывоза товаров морским транспортом с территории РФ на территорию государства — члена Таможенного союза — с даты оформления транспортных, товаросопроводительных и (или) иных документов с указанием места разгрузки, находящегося на территории другого государства — члена Таможенного союза.

В то же время действует и правило, установленное п. 5 ст. 174 НК РФ, которым установлено, что налогоплательщики обязаны представить в налоговые органы по месту своего учета налоговую декларацию в срок не позднее 20-го числа месяца, следующего за истекшим налоговым периодом.

Трудовые отношения на транспорте

УДК 349.2

© Тимонина Ирина Владимировна

— кандидат юридических наук, доцент
кафедры «Теория права и природоресурсное право»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА ЛИЦ, РАБОТАЮЩИХ В ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ В РАЙОНАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА И МЕСТНОСТЯХ, ПРИРАВНЕННЫХ К НЕМУ

Аннотация. В статье рассматриваются особенности правового регулирования труда работников транспорта, работающих в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к нему. Автор рассматривает вопросы, касающиеся реализации положений Трудового кодекса РФ в части предоставления льгот и компенсаций гражданам Российской Федерации, работающим в транспортной отрасли в местностях с особыми климатическими условиями.

Ключевые слова: оплата труда; гарантии; компенсации; надбавки; районный коэффициент; трудовой стаж; процентная надбавка.

© Timonina Irina

— candidate of legal sciences, docent
of the department «Theory of law and natural resources law»
of Law Institute of the Moscow state University
of railway engineering

FEATURES OF LEGAL REGULATION OF LABOUR OF PERSONS EMPLOYED IN THE TRANSPORT ORGANIZATIONS IN THE FAR NORTH AND AREAS EQUATED TO IT

Abstract. The article considers the peculiarities of legal regulation of labour of transport workers working in far North regions and areas equated to it. The author considers the issues related to the implementation of the provisions of the Labour code of the Russian Federation in the provision of benefits and compensation to citizens of the Russian Federation working in the transport industry in areas with special climatic conditions.

Keywords: wages; guarantees; compensation; legal regulation; the far

North; allowances; vacation; regional coefficient; seniority; percentage of allocation; transport.

Необходимость в рабочей силе, в том числе в транспортной отрасли, в районах с особыми климатическими условиями существовала всегда, а ее нехватка стала ощущаться еще в Советском государстве в ходе активного освоения природных ресурсов Крайнего Севера.

Привлечение рабочей силы регламентировано широкой правовой базой, гарантирующей потенциальным работникам предоставление определенных льгот и гарантий, повышенный уровень оплаты труда, льготное исчисление трудового (страхового) стажа.

Особенности регулирования труда работников Крайнего Севера, в том числе работников транспорта, заключаются в предоставлении таким работникам некоторых особых гарантий и соответствующих компенсаций, предусмотренных положениями ряда нормативных правовых актов Российской Федерации, включая Трудовой кодекс Российской Федерации (далее — ТК РФ).

Видами государственных гарантий, предоставляемых гражданам, работающих в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к нему, являются следующие:

- оплата труда в повышенном размере с применением районных коэффициентов и процентных надбавок;
- установление отдельным категориям работников Крайнего Севера сокращенной продолжительности еженедельного рабочего времени;
- предоставление ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска;
- компенсация расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту отпуска и обратно;
- компенсации расходов, связанных с переездом;
- предоставление отдельным категориям работников дополнительного времени еженедельного отдыха;
- установление отдельным категориям работников сокращенной продолжительности еженедельного рабочего времени;
- гарантии медицинского обеспечения.

Время работы лицам, работающим по трудовому договору в транспортной сфере на Крайнем Севере, включается в трудовой (страховой) стаж независимо от формы собственности организации.

Н. И. Будакова отмечает, что Крайний Север представляет собой часть территории РФ, расположенную главным образом к северу от Северного полярного круга и отличающуюся чрезвычайно суровым климатом. Некоторые местности России в правовом отношении приравнены к районам Крайнего Севера. Причины такого приравнивания могут быть разными.

Отдельные территории юридически не относятся к районам Крайнего Севера, однако местный климат не менее суров, чем в районах Крайнего

Севера. Они являются отдаленными и труднодоступными и предполагают большую потребность в рабочих кадрах вследствие интенсивного промышленного освоения новых земель.

Поэтому привлечение рабочей силы на Крайний Север и в местности, приравненные к нему, стимулируется повышенной зарплатой и предоставлением льгот.

Работа в условиях Крайнего Севера и приравненных районах относится к категории экстремальных, в связи с чем создана система государственных гарантий и компенсаций по возмещению дополнительных материальных и физиологических затрат гражданам, работающим в этих условиях.

Оплата труда работников транспорта в данных природно-климатических условиях осуществляется с применением районных коэффициентов и процентных надбавок к заработной плате. Размер коэффициентов и порядок их применения устанавливаются Правительством РФ.

Но следует отметить, что нормативным правовым актом субъекта РФ может быть установлен предельный размер повышения районного коэффициента.

В соответствии со ст. 324 ТК РФ предусмотрено заключение трудового договора с работниками транспорта, прибывшими в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, только при наличии у них медицинского заключения об отсутствии противопоказаний для работы и проживания на их территории.

Работодатель вправе отказать в заключении трудового договора гражданину в тех случаях, когда у него имеется заключение МСЭК о наличии противопоказаний по здоровью для работы в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к нему, за исключением лиц, прибывших в порядке перевода на работу из другой местности.

При найме на работу в районы Крайнего Севера и местности, приравненные к нему, работодатели обязаны в надлежащей форме заключать и оформлять трудовые договоры, не подменяя их договорами гражданско-правового характера.

В связи с привлечением иностранной рабочей силы, в том числе для работы на транспорте, ТК РФ был дополнен ст. 351.5., которая регламентирует использование труда иностранных граждан для осуществления трудовой деятельности на территории опережающего социально-экономического развития в порядке и на условиях, которые предусмотрены ТК РФ и законодательством о правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации.

Форма разрешения на работу, выдаваемого иностранным гражданам, привлекаемым и используемым для осуществления трудовой деятельности на территории опережающего социально-экономического развития, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в сфере миграции.

Коллективными договорами и соглашениями могут предусматриваться государственные гарантии и компенсации лицам, работающим у резидентов территорий опережающего социально-экономического развития в районах Крайнего Севера, и приравненных к ним местностях, регулируемые законодательством РФ для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. С письменного согласия работника, оформленного путем заключения отдельного соглашения к трудовому договору, они могут быть заменены денежной компенсацией в порядке, в размерах и на условиях, которые установлены указанными соглашениями и коллективными договорами.

Оплата труда лиц, работающих у резидентов территорий опережающего социально-экономического развития в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, не может быть ниже величины прожиточного минимума для трудоспособного населения, установленного в субъекте РФ, в котором создана соответствующая территория опережающего социально-экономического развития. Это касается и транспортных организаций независимо от их формы собственности.

Статья 326 ТК РФ предусматривает гарантии и компенсации расходов, связанных с переездом к новому месту работы лицам, заключившим трудовые договоры для работы на предприятиях транспорта, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и прибывшим в соответствии с этими договорами из других регионов Российской Федерации. К ним относят единовременное пособие, оплату стоимости проезда работника и членов его семьи, оплату стоимости провоза багажа; предоставление оплачиваемого отпуска для обустройства потенциального работника с семьей на новом месте.

Работникам транспортной отрасли, заключившим трудовой договор и работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, выплачиваются государственные и дополнительные гарантии и компенсации. Но необходимо указать на тот факт, что дополнительные гарантии и компенсации устанавливаются только исходя из финансовых возможностей соответствующих субъектов РФ, органов местного самоуправления и работодателей (ст. 313 ТК РФ).

ТК РФ (ч. 2 ст. 146) предусматривает оплату труда работников транспорта, занятых на работах в местностях с особыми климатическими условиями, в повышенном размере. Оплата их труда в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях осуществляется с применением районных коэффициентов и процентных надбавок к заработной плате данной категории работников. Вышеуказанные выплаты являются составной частью оплаты труда работников, поэтому они должны быть закреплены в коллективном договоре транспортного предприятия и трудовом договоре, заключаемом с работником.

Правительством РФ установлены размеры районного коэффициента (в зависимости от местности проживания и работы лица), и порядок его

применения для расчета заработной платы работников организаций, расположенных в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к нему.

За счет средств бюджетов субъектов РФ и муниципальных образований могут быть установлены и более высокие размеры районных коэффициентов, а также предельный размер повышения этих коэффициентов (ст. 316 ТК РФ). Работникам транспорта устанавливается процентная надбавка к заработной плате за их стаж работы в данных районах или местностях, независимо от стажа работы на транспортном предприятии.

Но следует отметить, что процентная надбавка не начисляется на районный коэффициент; выплаты, рассчитанные исходя из среднего заработка; материальную помощь; выплаты, носящие разовый поощрительный характер.

В. В. Семенихин указывает на тот факт, что районный коэффициент начисляется по месту фактической постоянной работы, независимо от места нахождения работодателя. То есть если работник трудится в обособленном структурном подразделении организации, расположенном в северных районах, или имеет разъездной характер работы и выезжает в данные районы, независимо от места нахождения самой организации, оплата его труда должна производиться с учетом районного коэффициента.

Если работник транспортной отрасли трудится в районах Крайнего Севера не постоянно, а некоторый период времени, районный коэффициент начисляется ему на часть заработной платы пропорционально этому времени. Причем коэффициент начисляется на всю заработную плату, в которую включаются все выплаты в пользу работающих лиц, в том числе вознаграждения за выслугу лет.

Кроме того, коэффициент начисляется на надбавки и доплаты к тарифным ставкам (должностным окладам) и компенсационные выплаты, связанные с режимом работы и условиями труда, к которым относятся надбавки. При этом суммы указанных расходов относятся к расходам на оплату труда в полном размере.

Трудовое законодательство гарантирует одному из родителей (опекуну, попечителю, приемному родителю), работающему в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и имеющему ребенка в возрасте до 16 лет, ежемесячное предоставление дополнительного выходного дня без сохранения заработной платы по его письменному заявлению.

Также, работникам транспортных предприятий, равно как и иным лицам, работающим в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к ним, предоставляются дополнительные оплачиваемые отпуска продолжительностью 24 и 16 календарных дней соответственно. В остальных районах Севера, где установлен районный коэффициент и процентная надбавка к заработной плате, — 8 календарных дней.

Федеральный закон от 2 апреля 2014 г. № 50-ФЗ гарантирует лицам,

работающим в организациях, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, оплату один раз в два года за счет средств работодателя стоимости проезда и провоза багажа в пределах территории РФ к месту использования отпуска и обратно. Право на компенсацию указанных расходов возникает у работника одновременно с правом на получение ежегодного оплачиваемого отпуска за первый год работы в организации.

Гарантии медицинского обеспечения для работников Крайнего Севера, и граждан, работающих в местностях, приравненных к нему, должны устанавливаться в соответствии с коллективными договорами

В связи с работой в тяжелых климатических условиях, коллективным договором транспортного предприятия может предусматриваться за счет средств работодателя оплата стоимости проезда работников в пределах территории РФ для медицинских консультаций или лечения при наличии соответствующего медицинского заключения, если консультации или лечение не могут быть предоставлены по месту проживания (ч. 1 и 2 ст. 323 ТК РФ).

Статья 314 ТК РФ указывает на тот факт, что порядок установления и исчисления трудового стажа, необходимого для получения гарантий и компенсаций, устанавливается Правительством РФ в соответствии с федеральным законом.

ТК РФ (ст. 318) предусматривает в случае ликвидации транспортной организации либо сокращения численности или штата работников, проводимых в районах с особыми климатическими условиями, выплату увольняемому работнику выходного пособия и сохранения за ним среднемесячного заработка на более длительный период времени по решению органа службы занятости населения, если в течение месяца после увольнения он не был трудоустроен.

Работники транспорта, вышедшие на пенсию, не работающие по трудовым договорам, не получающие выплат и иных вознаграждений по гражданско-правовым договорам, и члены их семей, находящиеся на их иждивении, в случае переезда из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей к новому месту жительства на территории РФ, не относящемуся к указанным районам и местностям, получают компенсацию на расходы по оплате стоимости проезда к новому месту жительства и стоимости провоза багажа.

Все представляемые государством льготы и компенсации работникам транспортных предприятий, работающим в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к нему, направлены на компенсацию периодов их жизни и работы в неблагоприятных климатических условиях.

Подводя итог, следует указать на тот факт, что критерием правового регулирования трудовых отношений вышеуказанных работников и особенностями такого регулирования выступают особые климатические условия и факт работы лица в конкретной местности, дающей право на

ЛЬГОТЫ.

Литература

1. Будакова, Н. И. Работа в районах Крайнего Севера: оплата труда и предоставление льгот / Н. И. Будакова // Отдел кадров коммерческой организации. — 2012. — № 10.

2. Семенихин, В. В. Районный коэффициент и надбавка к заработной плате работников Крайнего Севера / В. В. Семенихин // Кадровые решения. — 2012. — № 8. — С. 7.

Тимонина, И. В. Отличие трудового договора от гражданско-правовых договоров / И. В. Тимонина // Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. — Сер. 2: Юридические науки. — 2014. — №2(5). — С. 102—105.

История развития транспорта

УДК 347.463

© Петров Юрий Иванович

— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института Московского
государственного университета путей сообщения
Императора Николая II
petrov52@ro.ru

ТРАНСПОРТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО: СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ

Аннотация. В статье рассматривается зарождение и развитие правового обеспечения строительства и эксплуатации железных дорог. Показана роль Особой высшей комиссии под руководством Баранова, ее отношение к исследованию железнодорожного дела в России. Большое внимание уделено разработке первого Устава железных дорог и единых правил технической эксплуатации железных дорог общего пользования.

Ключевые слова: история; транспорт; законодательство; Устав железных дорог; безопасность движения; Правила эксплуатации железных дорог.

© Petrov Yury Ivanovich

— candidate of historical Sciences, associate professor,
professor of the Customs law and customs Affairs of Law Institute
of the Moscow state University of railway engineering
petrov52@ro.ru

TRANSPORT LEGISLATION: THE ESTABLISHMENT AND DEVELOPMENT OF

Abstract. The article discusses the origin and development of legal support of the construction and operation of Railways. The role of the Special high Commission under the leadership of Baranova and her attitude to the investigation of railway business in Russia. Much attention is paid to the development of the first Charter of the Railways and the unified rules of technical operation of Railways.

Keywords: history; transport; legislation; Charter of the Railways; traffic safety; operating Rules of the railroads.

Материально-техническая база железнодорожного транспорта и система эксплуатации железных дорог формировались постепенно трудом многих поколений. Но по мере развития железнодорожного дела становилось все более очевидным необходимость подробной и тщательной его регламентации. В таких странах, как Англия и Соединенные Штаты Америки, где была высоко развита частная инициатива, общественное мнение стало требовать большего вмешательства в дела частных железнодорожных обществ с целью прекращения различных злоупотреблений. Американский исследователь Ч. Е. Дродж отмечал, что дороги США «гоняют со своих линий чужие товарные вагоны и грузят совершенно такие же свои вагоны в том же направлении, а потому в значительно большем количестве вагонов, чем требуется для перевозки грузов, причем порожняк гонится навстречу друг другу»¹. Обезличением вагонов, по его мнению, может быть «заткнута огромная дыра в американском железнодорожном хозяйстве»². В этих государствах даже раздавались голоса за выкуп казной железных дорог. Во многих же Европейских странах вопрос о выкупе казной железных дорог давно уже был положительно решен³.

В середине 1870-х гг. в России насчитывалось 53 железные дороги, в основном частные, не отвечавшие требованиям, связанным с ростом перевозок, поэтому в 1876 г. была создана Особая высшая комиссия для исследования железнодорожного дела в стране. Комиссию возглавил Эдуард Трофимович Баранов⁴, к которому с большим доверием относился Император Александр II.

Общественность с одобрением восприняла создание комиссии. А. А. Головачов писал: «Образованию этой комиссии мы серьезно порадовались, так как до сих пор у нас вопрос о железнодорожном деле никогда не обобщался и не рассматривался во всем общем его значении для государственной жизни. При самом внимательном рассмотрении этого вопроса у нас принимались в соображения только те потребности, которые могли удовлетворить железные дороги, наличность средств к их сооружению и возможность их взыскания, но никогда не обращалось серьезного внимания, по крайней мере, мы не знаем ни одного случая, когда бы подвергались серьезному обсуждению вопросы, например, такого рода: насколько настоятельна та потребность, для которой строились железные дороги, достаточно ли будет одного проведения рельсового пути для того, чтобы удовлетворить этой потребности, и нет ли необходимости в других параллельных мероприятиях для того, чтобы желанная цель была достигнута»⁵.

¹ Столетие железных дорог. М., 1925. С. 51.

² История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836—1917 гг. СПб. 1994. С. 109.

³ Янжул И. И. Основные начала финансовой науки: Учения о государственных доходах. М., 2002. С. 149.

⁴ Граф Баранов Эдуард Трофимович — генерал-адъютант, в 1881—1884 гг. член Государственного совета.

⁵ Головачов А. А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 2.

Комиссия детально исследовала современное положение российских железных дорог, их отношения с государством, обществом, торговлей, промышленностью и населением, причем был проведен осмотр всех местных рельсовых путей и принадлежащих им сооружений, а также заслушаны устные и приняты письменные заявления заинтересованных лиц. Комиссия не только проанализировала отечественный опыт железнодорожного дела, но и изучила зарубежный. Результатом всей этой работы стал обширный материал с богатейшим содержанием¹. В итоге Комиссия пришла к выводу, что основной причиной кризисного положения многих частных дорог явилось отсутствие единого железнодорожного законодательства, регламентирующего многообразные отношения, складывающиеся в железнодорожном деле. И в этой ситуации было подчеркнуто, что ни сменой состава правления дорог, ни циркулярами, ни правительственными субсидиями нельзя существенно поправить дело. Требовалось создать универсальный закон о порядке эксплуатации железных дорог².

Обращаясь к истокам сложившегося положения в железнодорожном деле, можно заметить, что оно стало результатом длительных отношений между правительством и железнодорожными обществами, установившимися на основе отдельных документов уставов и концессий. Главным недостатком большинства таких уставов, утвержденных до 1865 г., было отсутствие в них четко прописанных обязанностей и ответственности железнодорожных компаний перед Правительством, при этом обязательства Правительства в них были сформулированы четко. С 1865 г. Правительство стало предпринимать попытки исправить замеченные погрешности в редакции соответствующих уставов. Однако до конца 1868 г. в этом направлении сделано было немного³. Витте характеризовал сложившуюся ситуацию таким образом: «Россия была как бы разделена между многими железнодорожными обществами, самостоятельные действия которых угнетали экономическую жизнь страны. Тарифы не публиковались или публиковались несвоевременно, число тарифных изданий было так велико, что никто их в точности не знал, и следить за ними и составлять правильные коммерческие расчеты не было возможности. При этом потери казны на приплатах обществам по гарантии их доходов достигали 60 млн руб. в год»⁴.

В правительственных кругах в течение нескольких лет шла дискуссия по выработке единого Устава железных дорог. Естественно, что проделан-

¹ *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 3. СПб., 1902. С. 19—20.

² История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 109.

³ *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 298—299.

⁴ *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанный его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М., 2011. С. 395.

ная работа выше названной Особой комиссией, сделала ее обладателем уникального материала и при участии приглашенных специалистов позволила заняться составлением проекта закона. Закон должен был определить права и обязанности железных дорог и регулировать их основную деятельность. Разработанный Комиссией проект закона был направлен на рассмотрение всем заинтересованным ведомствам для согласования¹.

Важнейшим вопросом и наиболее дискуссионным в проекте Устава, стала организация заведования железнодорожным делом, как одной из отраслей государственного управления. Рассмотрение этой проблемы вызвало много споров. В реально существовавшей правительственной системе управление всеми железнодорожными сооружениями находилось в Министерстве путей сообщения, а местный надзор за частными дорогами осуществляли инспектора, назначаемые на отдельные линии или на целые их группы. В самом Министерстве путей сообщения обязанности, связанные с железными дорогами, были возложены на Департамент железных дорог, центральное Управление казенных железных дорог и совет министров. Исследование многолетнего опыта ведения железнодорожного дела показало его несостоятельность.

Различные направления транспортной системы замыкались на одно и то же ведомство, имеющее характер технического органа, что не отвечало в полной мере его назначению. Было очевидно, что железные дороги являются не только средством обеспечения сообщения между отдельными местностями, но и фактором воздействия на культурное и экономическое развитие страны, источником государственных доходов и расходов, средством к успешному решению военных задач и т.п.² При установившемся порядке управления железнодорожным делом другие министерства и ведомства лишались влияния на те части устройства, эксплуатации и хозяйства железных дорог, которые непосредственно находились в прямом их ведении. Такой порядок привел к тому, что железнодорожное дело в России получило одностороннее развитие, в котором техническая сторона приобрела преобладающее значение в ущерб другим не менее важным интересам. Раскрыв это, Комиссия Баранова указала на необходимость организации управления железнодорожным делом таким образом, чтобы административные интересы всех ведомств были бы обеспечены должным образом³. Дальнейшая практика показала, что идеи Комиссии были взяты на вооружение и в той или иной степени реализованы.

Как уже отмечалось выше, для железнодорожного дела было характерно средоточие и пересечение массы разнообразных и важных интересов, поэтому оставлять дороги в бесконтрольном ведении частных предпринимателей представлялось крайне рискованным. Частные предприятия

¹ Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 3. СПб., 1902. С. 19—20.

² Там же. С. 20—21.

³ Там же. С. 21.

всегда имели свои собственные интересы, и даже при совершенно правильном ведении частного дела интересы населения, а тем более интересы общегосударственные, отходили у них на второй план.

Поэтому непосредственное управление железными дорогами правительственными учреждениями стало той формой, которая наиболее обеспечивала соответствие их назначению. При этом нельзя не заметить, что эта форма, при всех ее преимуществах, имела и недостатки. Ведь железные дороги, особенно в России, должны были нередко выходить из границ чисто перевозочного предприятия и отвечать различным потребностям населения, как, например, устройство элеваторов, оборудование пристаней, организация ссудных и других побочных операций и т.п. На все такие потребности частная предприимчивость отзывалась гораздо быстрее, чем казенное управление, стесненное многими формальностями. С. Ю. Витте по этому поводу заметил: «Мудрой политикой в железнодорожном деле нужно признать ту, которая соединяет казенное управление с частным, но то и другое в меру необходимости и полезности в данное время. Угадать эту меру, может быть, нелегко, но зато такое сочетание дает наилучшие плоды»¹.

Реализуя положения закона, в Министерстве путей сообщения были созданы структурные подразделения для заведывания эксплуатацией, строительством и осуществлением надзорных функций на железнодорожном транспорте: Управление железных дорог и Управление по сооружению железных дорог. Непосредственное участие в эксплуатации железных дорог стали принимать такие ведомства, как военное и внутренних дел, решая стоящие перед ними задачи в этой отрасли. Так, военное ведомство вводило специальных агентов на дорогах, наделенных правами и обязанностями, реализуемыми в целях обеспечения перевозки войск и воинских грузов. Министерство внутренних дел создавало железнодорожную полицию для обеспечения безопасности на железных дорогах².

В соответствии с Уставом в 1888—1889 гг. на всей сети железных дорог вводилось прямое бесперегрузочное сообщение. Оно резко ускорило продвижение вагонопотоков и улучшило использование подвижного состава. Этому способствовало создание в системе Министерства путей сообщения специальных органов для оперативного регулирования и руководства эксплуатационной работой, что явилось крупным шагом в направлении совершенствования управления железными дорогами страны.

С развитием железнодорожного строительства и ростом объема перевозок особое значение стали приобретать вопросы безопасности движения. Они возникали и раньше, еще в первые годы строительства и эксплуатации железных дорог. Как курьез можно отметить насаждавшиеся в то

¹ *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанный его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М., 2011. С. 396—397.

² Там же. С. 400-401.

время предложения об устройстве подвески под вагонами запасных колесных пар, на которые передавался бы вес вагонов в случае поломки действующих осей, и о ремнях крепления пассажиров к сиденьям, так как переход их с места на место мог повлиять на безопасность хода вагонов¹.

Увеличение размеров движения вызвало необходимость наряду с совершенствованием подвижного состава, железнодорожного пути, средств сигнализации и связи улучшить и саму организацию перевозок, создать Правила технической эксплуатации железных дорог. Созданию таких правил предшествовало введение ряда нормативно-технических документов, основанных на опыте эксплуатации первых железных дорог и научных работах в этой области. Еще в 1863 г. был утвержден специальный комитет для разработки проекта Положения об эксплуатации паровозных железных дорог, которое в 1865 г. вышло отдельной книгой для широкого его обсуждения специалистами. В Положении были определены общий порядок составления поездов, организация их движения, а также правила содержания пути и подвижного состава. Дополнительно были разработаны приложения «О наказании за нарушение Постановления об эксплуатации железных дорог», «Правила предосторожности при устройстве и содержании паровозных котлов» и «Правила перевозки легковоспламеняющихся грузов». Основные положения этого проекта были использованы в дальнейшем при составлении Правил технической эксплуатации железных дорог².

В 1866 г. в связи со сдачей в эксплуатацию первого участка линии Москва—Курск были разработаны и утверждены «Временные правила движения по Московско-Серпуховскому участку Курской железной дороги». Аналогичные правила движения создавались и для других линий. В 1869 г. вышло постановление о размерах телеграфных столбов и о технических условиях постройки вагонов и платформ. В 1873 г. — постановление Министерства путей сообщения «О сигналах на железных дорогах России», а через год — «Правила движения по железным дорогам, открытым для общественного пользования»³.

1877 г. профессор А. Шишков опубликовал исследование «Эксплуатация железных дорог», которое стало первым научным трудом в данной сфере. В предисловии к своей работе он писал: «До сих пор на русском языке не было сочинения, вполне обнимающего железнодорожное дело, экономисты рассматривали его с точки зрения политической экономии, военные люди — с военной точки зрения, техническая же сторона и отношение ее к двум первым оставалась нетронутой. Мы предлагаем наш труд для будущего восполнения этого пробела»⁴.

¹ Столетие железных дорог. М., 1925. С. 47.

² История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 109—110.

³ Там же. С. 110.

⁴ См. Шишков А. Эксплуатация железных дорог. Т. I. СПб., 1877.

В конце XIX столетия в связи с ростом железнодорожного строительства в России назрела необходимость в подготовке единых правил технической эксплуатации железных дорог общего пользования. За основу были взяты разработанные и опубликованные к тому времени: «Правила содержания и охранения паровозных железных дорог, открытых для общего пользования», «Положение по сигналам», «Правила по службе подвижного состава и тяге», причем общий свод последних правил был издан в 1898 г. под названием «Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования».

В 1901—1910 гг. в условиях разразившегося экономического кризиса в стране резко сократилось строительство новых железных дорог. В трудах Особой высшей комиссии под председательством Н. П. Петрова, созданной для всестороннего исследования железнодорожного дела, а также выработке мер к его упорядочению, были рассмотрены многие важные технико-экономические проблемы железных дорог, вскрыты причины их хронического финансового дефицита, эксплуатационные недостатки и предложены меры по преодолению этих трудностей¹.

В целях улучшения перевозочного процесса разрабатывались вопросы коммерческой эксплуатации. Прежде всего был выработан порядок обслуживания пассажиров, приема грузов и оформления взаимоотношений дорог с клиентурой. В журнале «Вестник путей сообщения» № 15 за 1926 г. отмечалось, что «...все элементы: билеты, тарифы, квитанции, накладные и дубликаты, порядок распределения мест в поездах и т.д. ... кажутся в настоящее время ясными и элементарными, но в свое время являлись вопросами совершенно новыми, они потребовали упорного труда нескольких поколений железнодорожников, пока, наконец, вылились... в Общий устав ж. д. 1885 г.»².

Литература

1. Витте, С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанный его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах / С. Ю. Витте. — М., 2011
2. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России / А. А. Головачов. — СПб., 1881.
3. История железнодорожного транспорта России. — Т. I. — 1836—1917 гг. — СПб., 1994.
4. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров / Н. А. Кислинский. — Т. 1, 3. — СПб., 1902.
5. Русский вестник. — СПб., 1856. — Т. III.
6. Столетие железных дорог. — М., 1925.
7. Фадеев, Г. М. Железнодорожный транспорт. Большая энциклопедия

¹ Фадеев Г. М. Железнодорожный транспорт. Большая энциклопедия транспорта : в 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт. М., 2003. С. 17.

² История железнодорожного транспорта России. — Т. I. — 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 111.

транспорта : в 8 т. — Т. 4. Железнодорожный транспорт / Г. М. Фадеев. — М., 2003.

8. Шишков, А. Эксплуатация железных дорог / А. Шишков. — Т. I. — СПб., 1877.

9. Янжул, И. И. Основные начала финансовой науки: Учения о государственных доходах / И. И. Янжул. — М., 2002.

Зарубежная практика

УДК 81.272

© Скуйбедина Ольга Николаевна

— кандидат философских наук,
доцент кафедры «Общественные науки
и профессиональная коммуникация» Юридического института
Московского государственного университета путей сообщения
Императора Николая II

ФОНОВЫЕ ЗНАНИЯ ЯЗЫКА В НАЦИОНАЛЬНО-МАРКИРОВАННЫХ ФОРМАХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (на примере видов транспорта в Британии)

Аннотация. В данной статье показано влияние национально окрашенных форм перемещения на язык. Анализируются языковые формы, используемые в Великобритании во время пользования тем или иным видом транспорта, приводятся примеры происхождения языковых форм, используемых при перемещениях, примеры отражения существующих традиций передвижения в языке.

Ключевые слова: фоновые знания; национальный тип культуры; язык; национально маркированные формы; транспорт; способы передвижения.

© Skuybedina Olga

— candidate of philosophical sciences,
associate professor of the department
«Social Sciences and professional communication»
of Law Institute of the Moscow state University of railway engineering

THE BACKGROUND KNOWLEDGE OF THE LANGUAGE IN THE NATIONAL-LABELED FORMS OF TRANSPORTATION (on the examples of types of transport in Great Britain)

Abstract. The article shows the effect of nationally marked forms of transportation on the language. The article present the analysis of the language forms, used in Great Britain during the use of any kind of transport, gives the origin of the forms used in the process of transportation. Also there are some examples of traditions of transportation in language.

Keywords: background knowledge; national type of culture; language; nationally marked forms; transport; types (ways) of transportation.

Language, as one of the main traits of the nation, shows the culture of people who speak the language, i.e. national culture. There are no two absolutely identical cultures; each culture consists of national and international units. When you study foreign language, you learn a new code and a new way of thinking, and you get acquainted with the source of information about the culture of nation (E. M. Vereshchagin, V. G. Kostomarov). Thus the language is considered in a close connection with the facts of the life of their creators and the bearers, with their history, geography, culture and literature (O. S. Akhmanova). The totality of such background knowledge of the language is the world of the language, and it is impossible to understand the linguistic phenomena without penetration into it (S. G. TerMinasova). The background knowledge can be presented in the language in the form of keywords, names, nominative and phraseological word combinations. The assimilation of this background knowledge is based on the study of socio-cultural realities and allows reproducing the language picture of the national type of culture. The background knowledge can be reflected in the actions, in the norms of behavior. They include the norms of behavior in the family, support of folk traditions and customs, definite ways of having leisure and holidays as the world of cultural daily occurrence. The assimilation of this knowledge gives an opportunity to obtain the information about the national type of culture. In the article we'll make an attempt to show the origin of some language phenomena in the field of transportation. The following material was taken from the internet resources and has been cited in the article as a bright example of the study.

Britain uses roads to make most of the journeys (the trip between the start and end). Some of people use public transport (buses/coaches, trains, planes, ships/ferries), but most of them prefer cars, bicycles or taxis. It is usually agreed that a German, Carl Benz, built the first motor car in 1885. It was really a tricycle with a petrol motor at the rear. Many of the early cars were two seaters, steered by a tiller, not a wheel. They had no hoods, so motorists wore goggles, hat-veils and short leather coats. There were no petrol pumps and few garages, so every driver had to be his own engineer for the frequent breakdowns which occurred. By 1905, cars began to look like cars today, with headlamps, bonnet, wind-screen, rubber tyres and number plates. Roads were sprayed with hot tar to ensure a smoother ride and fewer punctures. Henry Ford's 'Model T', introduced in America in 1909, was cheaper because it was made on assembly line. It brought cars closer towards the reach of 'ordinary people'. The popularity of the car meant that registration was introduced in 1903 with the Motor Car Act. Competency tests were introduced in 1935. Today the legal driving age for a car or van in the UK is seventeen.

The cheapest and most environmentally-friendly ways to travel are to walk or ride a bicycle. The first bicycles were introduced into Britain from France. There was a great craze for the hobby-horse or dandy-horse, though it was little more than a scooter. In 1839 a Scottish blacksmith, Kirkpatrick Macmillan, added pedals that drove the back wheel. But an invention in France in 1865 pro-

duced the more popular 'bone-shaker' bicycle, driven by pedals attached to the front wheel. To increase speed, the front wheel was made bigger and bigger until it measured five feet across with a back wheel of only 14-18 inches in diameter. This was known as the penny-farthing. On a penny-farthing a rider perched five feet up on his saddle could have a nasty fall so it was the chain driven safety bicycle with wheels of equal size that became popular. Today's bicycle is very similar, with the addition of Dunlop's air-filled tyres, better brakes, a free wheel, three-speed gears and various types of handlebars. Nowadays many cities have special cycle routes or cycle lanes beside the main road, so you can take your life in your hands and cycle around Britain.

A coach (also motor coach) is a large motor vehicle, a type of bus, used for conveying passengers on excursions and on longer distance between cities or even between countries. Unlike buses designed for shorter journeys, coaches often have a luggage hold separate from the passenger cabin and are normally equipped with facilities required for longer trips including comfortable seats and sometimes a toilet. Carriages, drawn by horses were used for transport between cities from about 1500 in the United Kingdom, later they were used also for the imperial post service. As they started in the town of Kocs, the use of these mail coaches gave rise to the term «coach». The term 'coach' was used for a special horse-drawn carriage designed for the conveyance of more than one passenger, the passengers' luggage, and mail, which is covered for protection from the elements. The term was applied to railway carriages in the 19th century, and later to motor coaches. As for a bus, it's a vehicle that travels in towns and cities with people getting on and off at bus stops. The roads of Britain have got a bus lane, a special part of the road only for buses. Each bus has its own bus route (the journey the bus does) and it usually follows from one definite place to the other with some stops.

If you need to make a long-distance travel, it's worth making it by plane. In 1852, Henri Giffard made the first powered airship flight in France. But it was Count von Zeppelin's rigid airship of 1900 that proved air travel was possible. Powered aeroplane flight began in 1903 when the Wright Brothers flew their first machine in America. In 1919, a passenger service began between London and Paris and the first regular Atlantic crossings were made in 1937. The jet engine was successfully tried out during the Second World War. The most famous British aeroplanes of all time have to be the Comet and Concorde. Even now, Concorde excites much admiration for its beautiful design. It took its first ever commercial flight in 1976, with two planes taking off simultaneously from Paris and London. But the plane was just too costly and Concorde was doomed almost from the start.

One of the ways to travel around or just to get anywhere in Britain is a train (often 'intercity'). The first man to combine the steam engines and wagon-ways was Richard Trevithick. An engineer, he designed a steam engine that could run on wheels in 1803. The rail transport system in Great Britain developed during the 19th century. Britain's railways were initially owned by four companies,

then during WWII they were taken into state control and they were nationalized in 1947. It wasn't until 1996 that they were privatized again! There are three rolling stock companies and a number of government organizations which are involved in running the railways.

Shipping still remains the main form of cargo transport in to and out of Britain, despite the opening of the Channel Tunnel to France in 1994. The busiest sea port is Dover. Many ferries cross the seas between England and Spain, Ireland, the Netherlands and France. There are many harbours and ports on the British coast. Thousands of British ships transport to Britain wheat, butter, meat, fruits, sugar, tea and various raw materials from different countries and ports of Europe, Asia, Africa, America and from Australia. Water transport is highly developed in Britain. Many rivers are joined by means of canals through which ships can carry passengers and goods from one end of the island to the other. The Bridgewater canal, the first of its kind, was designed by the engineer James Brindley. As factory and mine owners realized the value of water transport, the great canal age began. Between 1760 and 1840 nearly 4,000 miles (6,400km) of canal were built. These canals were vital to the new industries because they carried materials for building factories, for making cotton, iron or pottery goods, and then took these goods away to be sold once they were made.

If you are short of time or there is no other way to get to place, a taxi is an excellent way out! A taxicab (sometimes called taxi, cab, or hack) is a vehicle for hire which carries passengers. The word '*hack*' comes from the horse-drawn for-hire hackney carriages that began operating in London in the early 17th century. It wasn't until 1903 that gas-powered, metered taxis began to operate in London. The most famous taxis have to be the black cabs taxi service in London. Black cabs (also known as hackney carriages, or hackney cabs) are particularly famous on account of the specially constructed vehicles. London taxi drivers have to pass a difficult test called the knowledge, which can take up to three years. The taxi drivers have to know every street in London.

Thus, we can conclude that having general living conditions each nation has its own peculiar realities of culture, environment and everyday life. All these realities have their reflection in the language, in the form of some special words and names, which put a cultural stamp on the national word images. The assimilation of the language with the background knowledge and the forms of man's activity allow knowing the whole historical experience of the nation and getting acquainted with the nowadays realities as a specific forms of man's activity. It becomes possible only if you sank into the world of cultural and linguistic everyday life.

Literature

1. Vereshchagin, E. M. Linguistic and communicative principle / E. M. Vereshchagin, V. G. Kostomarov // In the collection of scientific works 'Linguistic description of English language. — M., 1983.
2. URL: <http://www.learnenglish.de/culture/transport>.
3. Oxford guide to British and American culture English vocabulary, 2005.

4. URL: <http://www.english-at-home.com>.
5. World Transport History, Wednesday, June 29, 2011.
6. Hewitt, K. Understanding Britain / K. Hewitt .. Perspective publications Ltd/ — Oxford, 1996.
7. Oshchepkova? V. V. Language and culture of Great Britain, USA, Canada, Australia, New Zearland / V. V. Oshchepkova. — M.; Stp.: GLOSSA/KARO, 2004.

Вопросы безопасности

УДК 323.28

© **Егоров Виктор Павлович**

— доктор военных наук, профессор,
заведующий кафедрой «Документоведение и документационное
обеспечение управления» Юридического института
Московского государственного университета путей сообщения
Императора Николая II

© **Галуцкий Геннадий Максимович**

— кандидат экономических наук, доцент

© **Федорович Александр Владимирович**

— кандидат культурологии, доцент

© **Линева Екатерина Сергеевна**

— аспирант Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

ТЕРРОРИЗМ КАК ФЕНОМЕН ГЛОБАЛИЗОВАННОГО КУЛЬТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА: СИСТЕМНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ

Аннотация. В статье рассмотрена необходимость понимания сущности системных предпосылок терроризма, что необходимо для его прогнозирования и предупреждения. Применяемые в настоящее время инструменты финансового регулирования поведения «человека экономического» в современном мире не обеспечивают экономического роста, не способствуют предотвращению конфликтов в условиях глобального мира. В условиях динамичного и непропорционального роста локальных экономических систем реальной угрозой для человечества становится несовершенство механизма распределительных отношений создаваемого продукта. Проблему усугубляет интенсивность технологического прогресса, существенно возросшая во второй половине XX в., что породило эффект лавинообразного нарастания массы свободного времени, которое может быть не только благом. Сочетание несовершенных механизмов распределения произведенного общественного богатства с возрастающими ресурсами свободного времени является одним из источников нарастания терроризма в глобальном культурном пространстве. Необходимые решения по его

предотвращению следует искать на стыке пространства экономических знаний и культурологии, способной на основе фундаментальных знаний дать развивающейся культуре теоретические ориентиры и одновременно посредством культурной политики предложить набор технологий для эффективного освоения ресурсов свободного времени, формирования ценностных ориентиров и личной культуры человека, как единственной альтернативы угрозе всеобъемлющего терроризма.

Ключевые слова: терроризм; экономический рост; свободное время; антропономика; культурная политика.

© Egorov Viktor

— doctor of military sciences, professor,
head of department «Documentation and documentary
maintenance of management» of Law Institute
of the Moscow state University of railway engineering

© Galutsky Gennady

— candidate of economic Sciences, associate Professor

© Fedorovich Alexander

— candidate of Culturology, associate Professor

© Lineva Catherine

— graduate of Law Institute
of the Moscow state University of railway engineering

**TERRORISM, AS A PHENOMENON OF GLOBALIZED CULTURAL SPACE:
SYSTEMICPREREQUISITES AND METHODOLOGICAL
FUNDAMENTALS OF FORECASTING**

Abstract. The article discusses the need to understand the essence of the system prerequisites of terrorism, which is paramount for its prediction and prevention. Currently the financial regulation tools controlling the behavior of «economic man» worldwide do not provide economic growth and do not contribute to conflict prevention in the global world. In the context of a dynamic and disproportionate growth of the local economies a real threat to humankind becomes an inadequate mechanism of finish product distribution. The problem increasesby the achievements in technological progress, which amount increased significantly during the second half of the 20th century. This gave rise to the avalanche growth of the free time, which cannot only be a benefit. The combination of the imperfect mechanisms for the distribution of social wealth

and increased amount of free time is one of the sources of terrorism growth in the global cultural space. The fundamental basis for terrorism prevention should be found across disciplines such as economy and cultural science. The cultural science offers fundamental framework and theoretical orientations to developing culture, and at the same time by means of cultural policy it can offer a set of tools for efficient utilization of the free-time resource, a formation of personal values and landmarks. As a result the multidisciplinary approach is proposed as a unique solution to the comprehensive threat as terrorism.

Keywords: terrorism; economic growth; free time; antroponomika; cultural policy.

Начавшийся XXI век ознаменовался значительным всплеском терроризма, известного с XIX в. социального феномена, который в условиях глобального мира приобрел качественно новые возможности. Единичный террористический акт, совершенный в одной стране (подрыв плотины водохранилища или взрыв на химическом заводе) способен причинить значимый экологический или экономический ущерб другой стране или группе стран. Захват группой террористов системы управления энергоснабжением столичного мегаполиса поставит на грань выживания десятки и сотни миллионов людей, а дезорганизация работы системы электронных коммуникаций способна породить хаос мировой финансовой системы. В некотором смысле разновидностью терроризма можно считать «рэкёт», который увеличивает долю сектора «теневой экономики» и тем самым может дестабилизировать экономические системы не только микроуровня, но и макроуровня. Общественная значимость этого явления такова, что борьбу с терроризмом разворачивают правительства многих государств, координируя свои действия. Но, к сожалению, эта борьба ведется без комплексного изучения фундаментальной природы терроризма.

1. Экономика и культура: реальность XXI в. и предпосылки к росту терроризма. Существует мнение, согласно которому терроризм порождается социальным неравенством и несправедливостью в распределении общественного богатства, и поэтому для избавления мира от терроризма достаточно устранить социальное неравенство. Именно на этом основании базировалось поведение террористов-идеалистов конца XIX в., которые оправдывали свои акции борьбой за социальное равенство для полутора миллиардов человек. Аналогичную точку зрения имели и интеллектуалы-гуманитарии, предложившие в качестве альтернативы идейному терроризму теорию классовой борьбы. Ее реализацией стали революции XIX—XX вв., важную роль в которых также играл террор. Но равномерность в распределении общественного богатства к концу XX в. так и не достигнута. По данным ООН по состоянию на 2000 г. сотни миллионов человек жили в условиях многомерной бедности (в Конго — 44,5 млн чел., в Бангладеш — 83,2 млн чел.), при том что доход «трех известных семей» оказался больше

чем совокупный доход беднейших стран мира с численностью населения 600 млн. человек [2].

В качестве принципиальной альтернативы революционным мерам ослабления социальных напряжений экономическая теория предложила несколько вариантов управления экономическим поведением человека:

а) в СССР, странах Восточной Европы и ряде других стран, включая Китай, применили модель «социального человека», управляемого посредством неэкономических (административных и идеологических) стимулов с ограничениями масштабов индивидуального потребления;

б) населению стран так называемого «западного мира» и стран «третьего» мира (неприсоединившихся) была предложена модель «экономического человека», смысл жизни которого заключается в потреблении с возможностью его непрерывного роста.

На основе применения альтернативных моделей в сочетании с достижениями научно-технического прогресса удавалось сбалансировать спрос и предложение в рамках отдельных государств и оградить до конца XX в. мировое сообщество от масштабных социальных потрясений. Но возникли предпосылки для локальных социальных потрясений в связи с разделением стран мира на «богатых» и «бедных». И становится все более очевидным, что механизм управления «человеком экономическим», разработанный экономической теорией в начале XX в., не способен устранить предпосылки для социальных конфликтов. В числе тех, кто признает это, А. Гринспен — многолетний глава ФРС США [1]. Нобелевский лауреат по экономике — Н. Рубини с сожалением констатирует [3], что центральные банки развитых стран не могут достичь своей цели — удержать инфляцию на уровне хотя бы 2%. «Слишком много безработных и слишком мало доступных рабочих мест;

в) в 1968 г. члены Римского клуба предлагали в качестве цели для человечества не гонку за экономическим ростом, а концепцию глобальной солидарности и формирование нового «глобального этноса». Нормой поведения человека новой культуры (назовем его *Homo cultures*) и государственной политики предлагался «новый стандарт гуманизма».

Но они не были услышаны, и пришел XXI век с качественно новой ситуацией. В 2015 г. Землю населяют около 7 млрд и уже родились те, кто встретит за праздничным столом новый век — 2100 год — всего лишь в возрасте 85—90. К развязыванию в XXI в. глобальной войны нет таких предпосылок, которые в начале XX в. создавал дефицит ресурсов. В 2000 г. по сравнению с 1900 г. численность населения возросла в 4,3 раза, а ресурсная база человечества увеличилась в 5—6 тыс. раз. Человечество приобретает признаки культуры нового цивилизационного типа. Наши современники могут стать свидетелями промышленного освоения Луны и Марса, будут иметь возможность заменять больные или изношенные части своего тела «запасными деталями», созданными в лабораториях и специальных клиниках-заводах. На смену физическому труду приходит «ки-

бердеятельность», когда агрегаты и технологии работают автономно от людей по заданным программам. Следствием является уменьшение потребности в физическом труде, сокращение продолжительности рабочего дня.

Рост технологической культуры приводит к изменению структуры времени, которым располагает индивид и общество, и увеличению ресурсов функционально свободного времени. Так, по данным статистического бюро Швеции за 2014 г., из 7205,7 тыс. чел., находящихся в трудоспособном возрасте (15—74 года), работает только 4772,3 тыс. чел., насчитывается 441 тыс. безработных, а 28% трудоспособного населения являются социальными иждивенцами. В России в 2010 г. 38,43 млн чел. — около 30% от общего числа населения, в качестве своего источника существования указали «иждивение, помощь других лиц, алименты». По данным ООН, опубликованным в докладе о развитии человека за 2011 г., общий уровень безработицы в США составлял 5,0%, а общее число индивидов, которые не работают, — 50,1% населения (156 млн чел.). Во Франции и Италии безработица зафиксирована на уровне 12,5%, а доля не работающих категорий трудоспособного населения 54,9 и 53,1% соответственно, что составляет 34,6 и 32,3 млн человек. В Индии в 2011 г. не работало 675 млн или 54,4%, в Китае — 512 млн чел или 38%. По данным ООН, в Израиле не работает 61%, в странах Африки — от 75 до 94%, а в целом глобальные ресурсы населения, которое по разным причинам не работает, по состоянию на 2011 г. оценивались в 3,640 млрд человек. Это гигантские ресурсы свободного времени и пассионарной энергии, способной не только к созиданию, но и разрушению. При этом каждый индивид наделен собственными поведенческими стереотипами, личным уровнем культуры и рассчитывает на то качество жизни, которые предлагают социокультурные стандарты современного мира и его отдельных регионов, задавая уровень потребностей.

В уже недалеком 2050 г. технологическая культура глобального мира будет способна удовлетворить потребности 15 и более миллиардов при необходимой численности производительных работников не более 150—200 млн человек. Соответственно, в период с 2016 по 2050 гг. будет неуклонно возрастать масса людей, которые не будут участвовать в производстве общественного продукта, но потребуют своей доли в его распределении. Из общей массы (15 млрд человек) не более 500 млн человек осознанно стремятся получить работу. Но даже они далеко не всегда смогут найти ее в пределах региона своего проживания, становясь безработными поневоле. Остальная часть взрослого населения Земли при возможности поддерживать желательный уровень материального благополучия за счет перераспределения глобального общественного продукта через социальные фонды может предпочитать праздный образ жизни.

В XXI в. принципиально важным становится не дефицит продуктов потребления, но:

а) алгоритм управления поведением человечества в условиях культуры нового цивилизационного типа, создающей гигантский ресурс свободного времени;

б) система распределения глобального общественного продукта между двумя группами населения Земли.

Первую группу образуют те немногие, кто может создавать и создает общественный продукт. А вторую и во много раз большую образуют те, кто не имеет возможности или не хочет участвовать в создании экономических благ. И, значит, первые должны вполне осознанно стать альтруистами, обеспечивая своим трудом материальное благополучие вторых на уровне своего благополучия для поддержания некоторого единого экономического стандарта и единого качества жизни. По существу перед человечеством второй половины XXI в. неожиданно реальным становится «утопический» прогноз К. Маркса: «от каждого по способностям, каждому по потребностям».

2. Человеческая популяция в мегапространстве культуры. В середине XX в. мир «вздрогнул» от прогноза группы ученых, который прозвучал из Рима: «Земля перенаселена, и человечество вышло за пределы роста». Если во времена Мальтуса (1700) население составляло около 600 млн, то в 1900 г. стало 1600 млн, а на 2000 г. прогнозировалось 5—6 млрд. В ряде стран за последние 20—25 лет население почти удвоилось. В Индии за 1989—2011 гг. прирост составил 53,5% (с 800 до 1227,8 млн чел.), в Пакистане — 67,6%, в Филиппинах — 72,5%, в Эфиопии — 83,3%. Интенсивный рост популяции при сокращении ресурсной базы — исторически основная причина миграции населения, которую в прошлые века сдерживали технологические возможности, которые XX век снял. Для миграции из «перенаселенных» Бахрейна, Мальты, Барбадоса или Бангладеш в любую точку планеты достаточно 2—20 часов полета. Поэтому значительный разрыв между плотностью населения в разных странах мира дает повод для анализа социокультурных последствий, которые могут возникнуть в случае массового перемещения людей из одного региона в другой. А важнейшим результатом массовых миграций может стать качественное изменение мегапространства культуры и прежде всего пространства нравственного выбора как в стране доноре, так и в стране, принимающей мигрантов.

Мы вводим здесь новое понятие «мегапространство культуры», необходимое в связи разработкой концепции *Homo cultures*, предложенной членами Римского клуба для замены концепции «человека экономического». Но каким будет этот абстрактный *Homo cultures*, воплощенный в миллиарды реальных персон с гигантскими ресурсами совокупного свободного времени и высшим уровнем развития производительной силы?

По существу, речь должна идти о концепции, которая позволяла бы связать теоретические представления о культуре с реальными процессами, которые имеют место в человеческой популяции. Известные общефи-

лософские трактовки категории «культура» существенно ограничивают возможности исследования современных проблем глобализованного культурного пространства и одной из его ключевых проблем — проблемы терроризма. Термину «культура» дано более тысячи определений, позволяющих рассматривать деятельность человека и «в широком» и «в узком» смысле. И ни одно из них не годится для понимания сущности терроризма и его прогнозирования. Поэтому мы вынуждены рассматривать культуру не с точки зрения проблем организации свободного времени, но как «феномен живой природы, который сохраняется лишь в форме нераздельной материальной и духовной ипостасей существа, называющего себя человеком, и проявляется через участие в преобразовании природы, рукотворной материальной среды и самого человека». При этом термин «мегапространство культуры» не заменяет термин «культура» и не подменяет его (!!!), но является интегрирующим, позволяет операционно увязать взаимодействующих между собой индивидов-обладателей собственных социокультурных стереотипов, с совокупностью предметов и явлений экосистемы. В мегапространстве культуры через деятельность человека пересекаются, проникают друг в друга и оказывают взаимное влияние мир материальный и мир духовный. Именно через человека, его психику и всю сознательную духовную жизнь материальный и духовный миры интегрируются, и становятся Мегапространством культуры — «реальностью, данной нам в ощущениях», которая образуется в процессе сложного переплетения двух подпространств:

- подпространства материализованной культурной деятельности (собственно человеческая популяция, рукотворные предметы, все многообразие доступных человеку природных ресурсов, на которые так или иначе он воздействует);

- подпространства нравственного выбора, (совокупность качественных признаков, соответствующих компонентам духовного мира и определяемых набором фундаментальных системных свойств индивидов).

3. Формализация пространства нравственного выбора. Еще раз сошлемся на А. Гринспена, приведшего пример с опросом выпускников Гарварда, которых спросили, что они предпочтут: «\$50 000 в год, если другие зарабатывают в два раза меньше, или \$100 000 тысяч долларов в год, если другие зарабатывают в два раза больше». Ответом был, по словам Гринспена, первый вариант с меньшим доходом [1, С. 29]. Это один из простейших примеров нравственного выбора, который до настоящего времени не учитывается экономической теорией в составе ее факторов, но который вполне вписывается в концепции антропономики — комплексное понимание культуры и экономического поведения человека, необходимое для оценки и прогнозирования терроризма.

Не требует доказательства тот факт, что Человек — самая активная сила в экосистеме Земли, но как ее вид он также подчиняется общим для всех условиям, которые обусловлены экосистемой и заложены ею в каче-

стве биологических инстинктов в генетическую программу всех живых существ, включая человека:

1) инстинкт непосредственного воспроизводства существующей особи (голод);

2) инстинкт самосохранения (страх);

3) инстинкт воспроизводства данного биологического вида.

Все перечисленные инстинкты являются *биологическими предпосылками возникновения человеческой культуры*. Подмена этих инстинктов другими невозможна, поскольку она приведет к абсолютному изменению сущности человека, либо его замене другим физическим, биологическим или энергетическим видом живой природы. И тем не менее из истории человечества, и из повседневной практики известно немало случаев, когда человек подчинял себе природные инстинкты, заложенные в генетическую программу своего организма за счет более сильных факторов экосистемы, которые имеют не биологическую, а какую-то иную природу. *Сила этих факторов мощнее, чем инстинкт голода, страха или вожделений*, но вместе с тем она не имеет всеобщего проявления. На такой поступок способны далеко не все особи человеческой популяции. В этом состоит парадоксальность ситуации, в которой оказалась культура человека.

Есть некое свойство экосистемы, принципиально способное подавить все биологические инстинкты у всех живущих на Земле людей. Но это было бы равноценно уничтожению экосистемы в ее современном состоянии. Поэтому конкретный человек в определенных обстоятельствах может осознанно отказаться от полноценной биологической жизни, и пока он жив и дееспособен, стоит перед проблемой выбора:

- остаться на уровне животного, построив свою жизнь на принципах, которые продиктованы животными инстинктами;

- подняться на качественно иной уровень бытия, подчиняя свои животные инстинкты ограничениям, которые соответствуют не материальной, но духовной природе.

Способность индивида к «жертвенности» допускает вариативность модели его поведения между двумя крайностями:

а) «недочеловек» (или «нелюдь»), которому свойственна максимальная беспощадность и безжалостность, и;

б) «Бого-человек» с абсолютной готовностью принести себя в жертву.

Аналогично по векторному направлению «*трудоспособность*» крайними вариантами являются:

- «иждивенец», для которого труд — это нечто противоестественное и который стремится получить все необходимое для себя за счет других;

- «трудоголик», для которого работа является смыслом существования.

Между этими крайностями можно также выделить несколько вариантов индивидуального поведения в пространстве нравственного выбора.

4. Количественно-качественный подход к оценке структуры попу-

ляции по признаку поведенческих стереотипов. Применение закона нормального распределения случайных величин позволяет рассчитать вероятную долю количества индивидов, у которых уровень жертвенности соответствует координатам вектора «*тх*», а уровень трудовой мотивации соответствует координате вектора «*ту*». По каждому векторному направлению значения вероятности будут различными. Вызвано это, прежде всего, различными интервалами, которые установлены для разных качественных векторных направлений. На основе общего анализа факторов пространства нравственного выбора для векторного направления «жертвенность» сформулировано 11 вариантов поведенческих архетипов, а по направлению «трудопособность» — 8. Для каждого поведенческого архетипа можно рассчитать вероятную численность, умножив расчетную вероятность на численность всей популяции.

Здесь надо учитывать и то, что общество является динамичной структурой, в которой идут непрерывные демографические процессы (смертность, рождаемость, изменения уровня пассионарности, обусловленные сменой поколений и т.п.). Соответственно, распределение поведенческих стереотипов может иметь другие значения.

Применение специального аналитического аппарата на основе закона нормального распределения позволяет сравнительно легко оценивать характер популяции с последующим выделением в ней кластерных групп с различными и существенно отличающимися поведенческими стереотипами.

В популяции любой численности на основе распределенных значений поведенческих стереотипов из 88 архетипов можно выделить по 3 кластерных группы.

Первая кластерная группа представлена индивидами, которые по своим поведенческим стереотипам балансируют у самих крайних положений вектора «*трудопособность*» и вектора «*жертвенность*», что соответствует периферии пространства нравственного выбора. Их можно назвать «маргинальными представителями социума».

Вторая кластерная группа в отличие от «маргиналов» в социуме объединяет представителей 28 архетипов. Их биологически обусловленные характеристики также весьма различны, но они составляют 2/3 от численности популяции или более и поэтому они доминируют в обществе. Поэтому группу из 28 поведенческих архетипов назовем «доминантной».

Третья кластерная группа охватывает 26 остальных поведенческих архетипов, с таким количеством людей, которые сами по себе не могут доминировать в социуме, и в то же время уже не являются однозначно маргинальными. По своим биологически обусловленным характеристикам они являются пограничными, и в процессе социализации представители этих архетипов должны будут примыкать либо к маргиналам, либо стремиться в доминантную группу.

В рамках этих кластерных групп можно дополнительно сформировать

один доминантный и 8 маргинальных кластеров, объединив в них по 6—8 групп, для которых характерны относительно близкие генетически обусловленные свойства индивидов.

Доминантный кластер — это центральная часть всей популяции, как по общей биологической массе, так и по характерным признакам. Он охватывает в условно-расчетной популяции (1 млн чел.) 28 архетипов, насчитывающей от 64,66% (в первом варианте) до 83,7% (второй вариант) индивидов. Именно в массиве доминирующих поведенческих стереотипов вырабатываются и поддерживаются нормы поведения, традиции, требования, которые превращаются в социокультурные стандарты. Но здесь надо иметь в виду, что характеры субъектов, входящих в доминантные группы архетипов, отличаются большим разнообразием, хотя отстоят довольно далеко от крайних характеров, обусловленных биологической природой. На основании расчетов мы получим долю (в процентах) каждого поведенческого стереотипа, которые в совокупности формируют параметры пространства нравственного выбора. Направление их социализации во многом зависит от содержания культурной политики.

5. Использование кластерного подхода для оценки террористической угрозы в социальной системе. Из сравнения двух возможных вариантов конфигурации пространства нравственного выбора можно сделать предположение о характере мегапространства культуры и степени террористической угрозы, генерируемой в его недрах и зависящей от уровня гуманности общества, т.е. от того, как распределены субъекты человечества по поведенческим стереотипам. Мегакультура становится более гуманной, когда в обществе преобладают люди с высоким уровнем нравственности, при котором нормой становится абсолютная или фатальная жертвенность. В обществе, в котором преобладают индивиды, имеющие максимальную или постоянную склонность к убийствам, мегапространство культуры становится в целом варварским. «Нормой» жизни в такой популяции является война на взаимное уничтожение. Судьба такого общества зависит от степени его открытости — включенности в мировое культурное пространство. Закрытое, локализованное общество обречено на сокращение собственной численности. Негуманное, но *открытое* общество, имеющее возможности импортировать своих членов за пределы своей локализации, снижает общий уровень гуманности всего человечества.

Одновременно надо учитывать, что уровень гуманизации пространства нравственного выбора зависит не только от готовности пожертвовать своей или чужой жизнью, но и от соотношения между численностью индивидов, смыслом жизни которых является работа, и численностью абсолютных иждивенцев. Сравнение математического ожидания числа особей, которые формируют кластеры, различающиеся по поведенческим стереотипам, позволяет с определенной погрешностью моделировать перспективы поведения социокультурной системы, имеющей подобное распределение ее членов по генотипам и уровень террористической угрозы, кото-

рая может генерироваться в данном локальном обществе.

Если при первом варианте доминирующим являются представители относительно трудоспособных и склонных к жертвенности генотипов, то при втором варианте в обществе преобладают представители самых крайних генотипов, которые при этом не являются безусловно доминирующими. Все перечисленные кластеры включают индивидов, которые в структуре всей популяции являются или маргиналами или относятся к переходному психотипу. При этом в каждый кластер входят десятки тысяч индивидов, поведение которых имеет много общего, но при этом существенно отличается по характеру. В популяции из миллиона индивидов к ней может быть применен закон нормального распределения. При этом очевидные различия психотипов, имеющих наиболее близкие параметрические характеристики, и составляющие не менее 65% от общей численности кластера, создают предпосылки к формированию в каждом кластере своей доминантной группы. Отнесение индивидов в маргинальные кластеры еще не означает, что эти люди заведомо объединились в группы. Нет, они рассеяны во всем социуме с разной плотностью. Где-то плотность присутствия будет выше, где-то ниже. Возможно, они могут «распознать» друг друга и образовать организованную социальную группу. Это очень важное обстоятельство, которое становится особенно актуальным в условиях современных средств коммуникации. В зависимости от других параметров личной культуры и, в частности, социализированных, кто-то, обладающий особыми лидерскими задатками (харизмой), способен формализовать эту группу, обратив типологический кластер в партию, движение, иную организованную структуру. И зависит это уже от других факторов, важнейшим из которых является пассионарность индивидов. Самым ярким примером этого можно считать возникновение так называемого «Исламского государства» (запрещено в России).

6. Роль и возможности государства в регулировании террористической активности. К термину «маргинальный» нельзя относиться однозначно как к ругательству. Он означает всего лишь «малость», а в нашем случае — малочисленность социальных групп, представители которых обладают определенным набором системно обусловленных свойств характера. Абсолютным свойством экосистемы является то, что человеческая популяция вынуждена иметь в своем составе некоторое количество индивидов, генетически ориентированных на убийство и способных реализовать свою специфическую способность порождать терроризм. В каждом миллионе представителей человеческой популяции с «нормальной» структурой генотипов можно предполагать наличие 625 потенциальных террористов — индивидов, имеющих свойство «нелюдь». В это количество входят мужчины и женщины с численностью, пропорциональной общей гендерной структуре населения планеты. Вовсе не значит, что все 625 «трудоголиков» генетически склонны к убийствам и имеют садистские наклонности, «нормально» присутствуют в составе каждого миллиона

особей популяции, проявят свои биологически обусловленные склонности во всей полноте. При этом часть из них будет представлена детьми, часть — половозрелыми физически кондиционными индивидами, и некоторое количество — людьми третьего возраста, утратившими физическую мощь, но сохраняющими в себе все духовно-нравственные качества «нелюди». Они всегда были, есть и будут. Вне зависимости от эпохи и времени существования человечества. На каком-то этапе своего развития экосистема будет воспроизводить их в большем количестве, на каком-то — в меньшем, меняя общую структуру народонаселения на Земле. Но избавиться от «нелюдей» и вообще представителей кластера № 1 человечество не имеет возможности. Единственный вариант для снижения их роли в человеческом обществе — выработать меры по предупреждению их сверхагрессивного поведения и минимизации последствий. А основным способом для достижения этого намерения можно считать реализацию вполне конкретной культурной политики.

Здесь и далее под культурной политикой понимается не просто «комплекс операциональных принципов, административных и финансовых видов деятельности и процедур, которые обеспечивают основу действий государства в области культуры». Смысл и целевая задача культурной политики заключается в разработке и реализации такой концепции, которая способна обеспечить поддержание оптимального уровня гуманизма в государстве.

В условиях XXI в. вполне естественно ожидать сохранение непропорциональной динамики рождаемости в различных государствах. И естественно невозможно предсказать, в рамках какого государства экосистема «организует пассионарный удар» и экстремально высокую рождаемость индивидов с качествами представителей кластера № 1. В рамках локального государства предшествующих веков это приводило на какой-то период к нарушению стандартно нормальной структуры, а затем избыточная агрессивность снималась межсубъектным взаимодействием в границах государства. В новых цивилизационных условиях межгосударственные границы становятся менее строгими, что создает предпосылки для упрощенной миграции пассионарных нелюдей с возможностью нарушения кластерной структуры общества в государстве, на территорию которого импортируются индивиды с генетическими свойствами «нелюдь», несущими соответствующие поведенческие стереотипы. Поэтому ключевые задачи культурной политики государства можно определить следующим образом:

- обеспечение своей независимости и минимизация последствий от проникновения чужеродных социокультурных стандартов, которые неизбежны в рамках культурного взаимодействия с другими субъектами;
- поддержание экономического потенциала государства необходимого и достаточного для расширенного воспроизводства численности населения со скоростью не ниже скорости воспроизводства в потенциальных источниках миграционных потоков;

- создание действенного механизма воспроизводства поведенческих стереотипов, которые соответствуют традиционным социокультурным стандартам государства;

- определение границ допустимой корректировки собственных поведенческих стереотипов под влиянием более мощного субъекта и способность к адаптации с навязываемыми более сильным субъектом социокультурными стандартами.

Все это можно считать параметрами культурной политики, которая возможна при условии перехода от морально-нравственных концепций *Homo economics* к концепциям *Homo cultures*. Она не сможет предотвратить терроризм, но позволит прогнозировать возможные лакуны, способные стать источниками нарастающих волн терроризма.

Литература

1. Гринспен, А. Карта и территория / А. Гринспен. — М. : Альпина паблишер, 2015
2. Доклад о человеческом развитии 2011. 2012, Устойчивое развитие и равенство возможностей: лучшее будущее для всех / пер. с англ. ПроООН. — М. : ООО «Весь Мир», 2012.
3. URL: http://daily.rbc.ru/opinions/economics/04/02/2015/54d0d8249a7947edaf69930f?utm_source=newsmail&utm_medium=news&utm_campaign=news_mail
4. Source: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. World Population Prospects: The 2012 Revision. (Medium variant) // URL: <http://populationpyramid.net>.

Особенности правоотношений субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность

УДК 347.72

© Беляева Дарья Игоревна

— магистрант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
Olesya3773@yandex.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

Аннотация. Данная статья посвящена изучению и рассмотрению основных видов деятельности ОАО «РЖД». Рассмотрены некоторые аспекты деятельности компании на примере уставных документов. Рассмотрены некоторые проблемы в регулировании деятельности ОАО «РЖД», а также внесены предложения по совершенствованию данных проблем.

Ключевые слова: гражданское право; транспортное право; деятельность организации; железнодорожный транспорт; ОАО «РЖД»; юридическое лицо; перевозки.

© Belyaev Darya

— graduate of the Legal Institute
of Moscow state University of railway engineering
Olesya3773@yandex.ru

TOPICAL ISSUES OF LEGAL REGULATION OF ACTIVITIES OF OPEN JOINT STOCK COMPANY «RUSSIAN RAILWAYS»

Abstract. This article is devoted to studying and reviewing the main activities of JSCo «RZD». We studied some aspects of the company as an example of statutory documents. Some problems in regulating the activity of JSCo «RZD», and also made suggestions for improving these problems.

Keywords: civil law; carriage law; rail transport; Joint Stock Company; JSCo «RZD»; Joint Stock Company «Russian Railways»; legal entity; traffic; company activity.

Железнодорожный комплекс в Российской Федерации имеет особое

стратегическое значение и занимает особое место в жизни страны. В условиях обширной территории, различного климата, многомиллионного населения, а также необходимости мобильности связи в современном мире железнодорожное сообщение является одним из самых приоритетных направлений развития со стороны государства. В связи с требованиями современности железнодорожному транспорту и всей системе обеспечения данного вида перевозок требовалась реорганизация. Возникла необходимость создания структуры, которая могла бы эффективно контролировать данную отрасль. Итогом реорганизации, объединения и слияния стало создание ОАО «РЖД». Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» начало свое существование с 1 октября 2003 г. Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» согласно Уставу является Российская Федерация¹. Имущество компании было сформировано путем внесения в уставный капитал компании активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта, принадлежащих государству. Поскольку учредителем единого хозяйствующего субъекта является Российская Федерация², от ее имени полномочия осуществляются Правительством РФ — решения собраний акционеров принимаются Правительством единолично и оформляются письменно.

По своей природе акционерное общество — коммерческая организация, т.е. основной целью деятельности организации является извлечение прибыли (п. 2 ст. 50 ГК РФ). ОАО «РЖД» хотя и является акционерным обществом, но в силу своей специфической структуры на первом месте в целях деятельности общества стоит не прибыль, а обеспечение потребностей государства, далее — обеспечение юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а на последнем месте — извлечение прибыли.

Согласно Уставу деятельность компании развивается по многим направлениям:

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки в дальнем сообщении;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- предоставление услуг инфраструктуры;
- предоставление услуг локомотивной тяги;
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- содержание социальной сферы.

Для осуществления всех вышеперечисленных видов деятельности необходима надежная финансовая составляющая. Финансовая структура

¹ Устав открытого акционерного общества «Российские железные дороги»: утвержден постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585.

² Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта».

ОАО «РЖД» строится на основе организационно-функциональной структуры компании. Основу финансовой структуры транспортной компании составляют центры финансовой ответственности, которые представляют собой структурные подразделения или совокупность структурных подразделений ОАО «РЖД»¹.

К структурным подразделениям относится и центральный аппарат ОАО «РЖД», и филиалы — железные дороги; функциональные филиалы; филиалы — перевозочные компании; филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения; филиалы в области капитального строительства; филиалы в области ремонта подвижного состава; филиалы в области путевого хозяйства; филиалы в области информатизации и связи; филиалы в области социальной сферы; филиалы — проектные бюро; иные филиалы.

В связи с огромным охватом сфер деятельности возникают проблемы с управлением компанией. Несмотря на распределение структурных подразделений, деление сфер деятельности и ответственности, у ОАО «РЖД» возникают сложности в сфере принятий оперативных решений. Так как у компании единственным акционер — Российская Федерация, то многие действия компании должны быть согласованы и утверждены на «высшем уровне», а также соответствовать Стратегии инновационного развития ОАО «РЖД».

Специфическое юридическое положение, занимаемое компанией, не может не влиять на финансовую составляющую структуры. В частности, в сфере управления финансами, субсидирования, закупок для нужд ОАО «РЖД» и многочисленных структурных подразделений все должно соответствовать законодательству РФ. Применительно к «Российским железным дорогам» действуют правила и законы не только как к ОАО, но и как к государственным организациям, компаниям с государственным участием.

Все расходы компании утверждаются и планируются заранее и зачастую нельзя предугадать все нюансы. Например, проверяющие органы (МЧС России, пожарная охрана и т.д.) могут выявить нарушения в деятельности какого-либо субъекта структуры. Вследствие чего просят устранить недостатки, требующие материальных вложений, а так как в бюджете субъекта нет средств на данные нужды, нарушения не устраняются — компании выставляют штраф.

Ежегодно компания несет огромные потери по штрафам пожарной, экологической и другой безопасности, судебным издержкам, связанным с этими штрафами, так как многое оборудование и помещения устарели. Чтобы избежать убытков по таким статьям расходов, необходимо в кратчайшие сроки устранить все нарушения в эксплуатируемых зданиях, сооружениях, составах и т.д., но это не всегда возможно. Например, оборудо-

¹ Терешина Н. П. и др. Экономика железнодорожного транспорта : учебник / под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. М. : УМЦ ЖДТ, 2006

вание складов баз топлива автоматической системой пожаротушения запланировано (Согласно Стратегии развития ОАО «РЖД») только на 2017 г., до этого момента финансирование на данную отрасль не поступает и закупка оборудования не производится. Соответственно ОАО «РЖД» фактически становится нарушителем закона (пока не устранит нарушения) и платит штрафы по постановлениям компетентных органов.

Планирование бюджета и его строгий контроль является несомненным плюсом в ОАО «РЖД», так как это помогает избежать коррупции и нерационального использования денежных средств. А именно на противодействие коррупции в настоящее время направлены серьезные силы. Законотворческая деятельность в России тоже получила антикоррупционную направленность. Но порой отсутствие резервного фонда, который можно использовать в случае необходимости на определенные нужды, негативно сказывается на работе компании, а также влечет за собой убытки.

Литература

1. Землин, А. И. Актуальные правовые аспекты противодействия коррупции при осуществлении закупок для государственных нужд / А. И. Землин // Актуальные проблемы экономики и права. — 2015 — № 1 — С. 238—244
2. Землин, А. И. Правовое положение государственных учреждений, подведомственных Министерству транспорта Российской Федерации и Федеральному агентству железнодорожного транспорта: монография / А. И. Землин, О. М. Землина, А. В. Пищелко. — М. : Юридический институт МИИТа, 2013.
3. Терешина, Н. П. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н. П. Терешина [и др.] ; под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. — М. : УМЦ ЖДТ, 2006.
4. URL: <http://rzd.ru/> — официальный сайт ОАО «РЖД».