ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 6 (18) - 2017

РОСТРАНСНАДЗОР ФСБ РОССИИ МВД РОССИИ МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2017. № 6 (18)

Журнал издается с января 2016 г.

Научное направление периодического издания: 12.00.03 Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право; 12.00.07 Административное право, финансовое право, информационное право; 12.00.15 Гражданский процесс; арбитражный процесс; 12.00.10 Международное право; Европейское право; 12.00.06 Природоресурсное право; аграрное право; экологическое право; 05.22.00 Транспорт; 5.23.11 Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей; 05.26.02 Безопасность в чрезвычайных ситуациях (по отраслям); 13.00.08 Теория и методика профессионального образования.

Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: **ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г**.

Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-2849.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/

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

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) **2500-1868**.

Периодичность: 12 раз в год.

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), доцент (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МГУПС (МИИТ)), 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

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

Миронов 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 юридический 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

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, доцент (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Содержание

Духно Н. А.
Современные правовые проблемы российского транспорта 7

Овечкин А. П.
Правовой статус лизингодателя при передаче в лизинг транспортных средств 14

Куракин А. В.
Административная ответственность за мелкое хулиганство на транспорте 19

Борисова С. В.
Локальная модель управления финансами на транспорте (на примере государственного холдинга на железнодорожном транспорте) 26

Смирнова В. В.
К вопросу правового регулирования договора перевозки пассажира и багажа автомобильным транспортом 33

Тульская Е. А.
Служебная дисциплина и ее реализация в органах внутренних дел на транспорте 39

Рощина О. Е.
Интегрированные системы многофакторных перевозок грузов 42

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» 49

Данный выпуск журнала публикует выступления участников научно-практической конференции на тему ***«Современные финансовые и финансово-правовые проблемы на транспорте»****, организованной кафедрой финансового права и налогообложения Юридического института Московского государственного университета путей сообщения (МГУ ПС (МИИТ)) и проведенной 29 мая 2017 г.*

УДК 347.463

© Духно Н. А.
— доктор юридических наук, профессор
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения
Императора Николая II (МГУПС (МИИТ))

СОВРЕМЕННЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. Статья раскрывает влияние права на развитие российской транспортной системы в современных условиях. Автор обращается к таким важным и злободневным проблемам, как правовое обеспечение развития скоростного транспорта, совершенствование конкурентного законодательства на транспорте, борьба с коррупцией и транспортная безопасность, и предлагает основные направления их решения в рамках вузовского образования.

Ключевые слова: транспорт; транспортная система; скоростной транспорт; тарифы на транспорте; безопасность на транспорте.

© Dukhno N.
— doctor of legal sciences, professor
of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

MODERN LEGAL PROBLEMS OF THE RUSSIAN TRANSPORT

Abstract. The article is devoted to the legal problems of development of Russian transportation systems in modern conditions and ways of their solution in the framework of higher education. The author addresses such important and topical problems of legal support of development of high-speed transport, improvement of competition law in the transport, anti-corruption and transport safety. The article defines the main directions of solving the existing problems, tasks for teachers of the legal Institute.

Keywords: transport; transport system; rapid transit; rates of transport; transport security.

Правовое воздействие на становление транспорта в России стало заметным под влиянием двух основных факторов. Один был вызван потребностями России в устройстве дорог на ее обширной территории. Только в

самом начале XVIII столетия под давлением воли Петра Великого появляются надежды на строительство дорог, когда начинается процесс развития производства товаров и усиливается нужда в его перемещении. Реальное строительство первых железных дорог стало возможным в первой половине XIX в. Возвышение России на высоту нового понимания сущности права, порождает второй фактор, обозначивший возможность использовать функции права в установлении требуемого на транспорте порядка. Правовая реформа положила начало становления права, ориентирующегося в том числе и на регулирование транспортных отношений. Оставивший свой глубокий след в становлении железных дорог Министр путей сообщения, а впоследствии Председатель Совета Министров С. Ю. Витте обозначил роль транспорта следующими словами: «одним из существенных условий развития экономического благосостояния во всех странах служит облегчение населению способов передвижения и через это установления между отдельными местностями и группами населения более постоянных сношений и тесных деловых и нравственных связей»[1].

В наше время транспорт, преобразовавшись в транспортную систему, стал важнейшим инфраструктурным комплексом производственной и экономической системы Российской Федерации. Транспорт выступает связующим звеном между всеми структурами нашей огромной по своей территории страны, а также обеспечивает связи с другими государствами мира. Он стал системой разных видов транспортных потоков. Транспортная система обеспечивает решение сложнейших задач реформирования отечественной экономики, укрепляет целостность и национальную безопасность страны, ее обороноспособность, коммуникабельность, способствует подъему уровня жизни людей. Повышение эффективности функционирования, создание оптимальной структуры управления транспортной системой носит многогранный, комплексный характер.

Развитие материально технической базы, транспортной инфраструктуры и транспортных средств, внедрение новых технологий, укрепление безопасности и создание комфортных условий по предоставлению транспортных услуг не может быть обеспечено без совершенствования и развитии транспортного законодательства. С самых высоких вершин управления транспортом Министр транспорта РФ М. Соколов обозначает ключевым направлением развития транспортного комплекса «совершенствование нормативной правовой базы на основе правоприменительной практики»[2]. Это выражение должно стать принципом деятельности каждого со-

---

[1] *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве. Фонд «Начала». М., 1997.

[2] См. Доклад Министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2016 год, целях и задачах на 2017 год и плановый период до 2019 года» // URL: https://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=37557.

трудника транспорта. В нем подчеркнута важность не только действующего законодательства, но особенно значимо указана роль воплощения всех его правовых норм в транспортную практику.

В современную эпоху информатизации меняется мир, и транспортная система России преобразуется, наполняясь новыми технологическими процессами и воплощая в свое содержание интеллектуальные транспортные системы. Новые технологии дают возможность значительно расширить круг транспортных потоков, повысить продуктивность транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Меняющаяся структура транспортной системы вызывает острую потребность в разработке и внедрении новых систем управления транспортным комплексом. В этих условиях значительно возрастает роль права в формировании транспортных отношений. По мере развития транспорта растут возможности права, на которое транспортники стали все больше обращать внимания.

Ученые-юристы МИИТ обосновали новую концепцию транспортного права, обогатили правовыми идеями основы правового регулирования развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России[1]. Право стало необходимым средством, воздействующим на поведение работников транспорта, от которых требуется неукоснительное соблюдение норм права. Стали понимать, что не достаточно иметь только законодательство, его необходимо осознанно понимать, давать правильную оценку тем правовым нормам, какие нужно воплощать в транспортную практику каждому транспортнику. Когда стали усложняться транспортные отношения под воздействием новых технологий работы транспортной системы, возникла потребность совершенствовать транспортное законодательство по многим направлениям. Первостепенными из них остаются проблемы по созданию и развитию правовой основы обеспечения безопасности на транспорте. Нет ни одного вида безопасности, которая бы не попадала в сферу транспорта.

Основной проблемой современности называют обеспечение безопасности движения на транспорте. Этот вид безопасности смыкается с транспортной безопасностью, определение которой дано в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»: транспортная безопасность — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Человек, его незаконное поведение, представляет угрозу транспортной инфраструктуре и транспортным средствам. Когда расследуются аварии или катастрофы на железнодорожном транспорте и выявляются факты неисправности пути, подвижного состава, средств сигнализации и блокировки, что приводит к сходу подвижного состава с рельсов, к столкно-

[1] *Духно Н. А., Корякин В. М.* Теория транспортного права : монография. М. : Юрлитинформ, 2016; *Их же.* Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации : монография. М. : Юридический институт МИИТ, 2016.

вениям, наездам на препятствия на переездах, то везде причиной их является противоправное поведение работников, которые при исполнении своих обязанностей нарушили нормы права. Когда при эксплуатации транспортных средств нарушаются правила дорожного движения, инструкции, правовые требования управления транспортными средствами, тогда наступает угроза жизни и здоровью людей, угроза разрушения транспортной инфраструктуры и самих транспортных средств.

Актуальная проблема обеспечения безопасности на транспорте — комплексная проблема, но ключевым ее моментом является поведение человека. Чтобы сделать его правомерным, нужна грамотная нормативная база; отлаженная система правового обучения; высокий уровень правосознания работников транспорта; устойчивая система стимулов, побуждающих работников транспорта воплощать правовые нормы в транспортную практику.

Проблемам обеспечения безопасности на транспорте всегда уделялось пристальное внимание. В Европе этот вопрос был поставлен раньше, чем в России. Известный мыслитель Б. Спиноза не без оснований заметил, что «Безопасность — главная добродетель государства»[1], а французский философ Ж.—Ж. Руссо уже называл «заботу о самосохранении» самой важной заботой государства[2]. Философские мысли не остались бесследными, они формировали европейскую культуру.

Сколько вреда и какой невосполнимый ущерб наносят транспортные происшествия в России, и как важно нам серьезнее обратить внимание на вопросы укрепления безопасности на транспорте. Ежегодно в результате транспортных происшествий в нашей стране погибает 23,5 человека в расчете на 100 тыс. населения, в то время как в странах Европейского Союза только 9—10 человек. Каждый год дорожные транспортные катастрофы уносят жизни 40 тыс. человек. Огромные человеческие потери побуждают мыслящих людей к принятию незамедлительных мер, какие могут укрепить безопасность на транспорте. Министр транспорта РФ М. Соколов, проникнутый заботой о транспорте, отмечает, что: «обеспечение безопасности, жизни и здоровья наших граждан, защита объектов транспорта и транспортных средств от этих угроз всегда должны оставаться одними из главных приоритетов в нашей деятельности»[3]. По убеждению Министра, назрела необходимость в принятии новой комплексной программы по обеспечению безопасности населения на транспорте до 2020 г.

При всей многоаспектности этой программы, важной ее стороной станет освещение вопросов важности права в обеспечении безопасности на

---

[1] *Спиноза Б.* Избранные сочинения : в 2 т. М., 1965. Т. 2. С. 290.

[2] *Руссо Ж.—Ж.* Об общественном договоре. Трактаты. М., 1969. С. 171.

[3] Доклад Министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2016 год, целях и задачах на 2017 год и плановый период до 2019 года» // URL: https://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=37557.

транспорте. В программе найдут место задачи, которые будут поставлены только что образованному на основе МИИТ новому Российскому университету транспорта. Кристаллизовав в одно целое мощную транспортную науку, новый университет, вдохновленный доверием, сумеет развивать транспортное право, где значительное место займет правовая основа обеспечения безопасности на транспорте. На основе науки Российский университет транспорта подготовит новые образовательные программы, уделяя большое внимание правовым вопросам. Совершенствуя методики обучения, новый университет обеспечит подготовку и переподготовку специалистов и руководителей транспортной системы, у которых в профессиональное знание вольются правовые знания. Очевидным стало для всех видеть полезность правового знания, когда в работе каждого транспортника возникает потребность их применения при исполнении возложенных обязанностей.

Со времени перехода нашей страны на рыночную экономику востребованность права резко возросла. Эта же тенденция пронзила и всю транспортную систему России. В транспортных отношениях стали проникать конкурентные отношения. Начала развиваться предпринимательская деятельность, которая должна выстраиваться на добропорядочной конкуренции и базироваться на правовой основе. Право в предпринимательской деятельности образует среду, в какой формируется культура производства товаров и услуг. Право воздействует на отношения между предпринимателями и складывает их так, чтобы не допускались правонарушения, в том числе и коррупционного характера. Предпринимательская деятельность проникла во все виды транспорта. Железнодорожный транспорт представлен естественной монополией. Особенности этого вида транспорта, сложившиеся в нем обычаи и недостаточная правовая среда оказали свое влияние на сохранение монополии. Под влиянием рыночных отношений и здесь идет активный процесс демонополизации и создания конкурентных рынков.

Но пока ощущаются недостатки правового регулирования как деятельности естественной монополии, так и процессов создания и функционирования новых рынков. Другие виды транспорта, такие как: авиационный, речной, морской, автомобильный, осуществляют свою деятельность в условиях конкурентных рынков. Однако в каждом виде транспорта существует своя специфика конкурентных отношений, особые критерии монополистической деятельности, недобросовестной конкуренции, которые требуют разработки и принятия новых правовых актов, совершенствования методик обучения специалистов транспорта по правовым вопросам.

Многие транспортные проблемы не решаются или образуют условия для формирования судебных исков по причине низкой правовой культуры отдельных работников транспорта. Проблема развития конкурентных рынков на транспорте не может быть решена только принятием новых нормативных правовых актов. Их нужно уметь правильно воплощать в

транспортные отношения, для этого следует решить еще одну проблему. Требуется убедить руководителей каждого вида транспорта о направлении своих сотрудников на повышение квалификации по правовым вопросам.

Право, как и сам транспорт, постоянно развивается, и его невозможно игнорировать. Лучшие образовательные программы по повышению квалификации сотрудников транспорта готовятся в Юридическом институте Российского университета транспорта. Уверенно можно сказать, что специалисты Юридического института Российского университета транспорта ведут занятия по самым современным методикам, чтобы каждый сотрудник транспорта приобрел нужное ему правовое знание и умение его применять в своей профессии. Цивилизованные конкурентные отношения на транспорте возможны, когда они станут выстраиваться на правовых нормах, осмысленных до уровня убеждения каждым работником транспорта. Быстро ли это придет, зависит от руководителей, которые будут понимать роль права, и специалистов, способных работать по правовым нормам.

Перестроечные процессы транспортной системы стали побудителями изменений и в товарно-денежных отношениях в сфере транспорта. Растут потоки финансовых средств в структурах транспортного комплекса, множатся проблемы в финансовых правовых сферах. Развитие транспортной системы влечет вложение значительных бюджетных средств. Появляется потребность усиленного правового регулирования потоков финансовых средств, решения задач продуктивного их использования, а также предотвращения возможной коррупции.

Нет сомнения в том, что нам надо приводить законодательство в русло соблюдения основополагающих правовых принципов. Нам предстоит еще много приложить сил, чтобы убедиться в полезности правового знания, чтобы правильно осмыслить, какого содержания и какого уровня оно должно быть, чтобы каждый работник с убеждением выполнял свои обязанности по тем предписаниям, какие указаны в законе. Правовое воспитание работников транспорта — это одна из важнейших задач, решение которой образует новую обстановку в сфере транспорта, где право станет господствующим средством установления законного порядка.

Не менее важной проблемой является тарифная политика на транспорте и ее правовое регулирование. И в этой важной части транспортной деятельности право занимает ведущее место, создавая прочную основу решения многих транспортных задач. Достойное правовое регулирование тарифных отношений создает возможности для людей свободно перемещаться по территории России, выезжать за рубеж, с пониманием воспринимать фактические цены на все товары, работы и услуги. В решении этих вопросов предстоит большая правовая работа по направлениям установления взвешенной тарифной политики государства, по улучшению контроля за системой ценообразования на транспорте.

В настоящее время прорабатывается вопрос о снижении НДС на неко-

торых видах транспорта. Все это и другое требует своего экономического обоснования, подготовки и принятия новых нормативных правовых актов, тщательного их изучения.

Остро стоит еще одна проблема, которая тревожит мысли многих и не только транспортников, но и других лиц, пользующихся транспортными услугами. В условиях глобализации мировых процессов, развития международных связей транспорт становится одним из важнейших условий конкурентоспособности, авторитета государства на международной арене. Включение нашей страны в единое международное транспортное пространство является важнейшей задачей современного этапа интеграции России в международное пространство в целом. Это требует проведения согласованной транспортной политики, разработки и принятия межправительственных документов, предусматривающих формирование единых правовых подходов, унификацию стандартов и транспортных технологий, а также ликвидацию барьеров в сфере транспорта. Все эти важные задачи не могут полноценно решаться, если транспортные вузы не будут вести подготовку высококвалифицированных специалистов с правовыми знаниями и знаниями иностранных языков. Такие специалисты обязаны не только знать специфику транспорта, но и уметь ее понимать, чтобы в своей деятельности правовые средства применялись с учетом транспортных особенностей.

Для возвышения транспортной системы России на высоту современных технологий, которые могут удовлетворять отечественную и мировую практику, в настоящее время не достаточно иметь специалистов только с передовым инженерным образованием, во всех структурах транспортного комплекса востребованы специалисты со знанием транспортного права, в том числе и международного транспортного права. Транспорт России нового времени не может развиваться без воплощения в транспортные отношения всех ценностей права, какие образуют основу безопасности и привлекательности широких транспортных услуг.

УДК 347.4:657.372.3

© Овечкин А. П.
— доктор философских наук, профессор,
заведующий кафедрой «Финансовое право
и налогообложение» Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУ ПС (МИИ))

ПРАВОВОЙ СТАТУС ЛИЗИНГОДАТЕЛЯ ПРИ ПЕРЕДАЧЕ В ЛИЗИНГ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация. Статья посвящена проблемам правового статуса лизингодателя при передаче в лизинг транспортных средств. В ней рассматривается правовая и экономическая суть лизинговых отношений, возникающих при лизинге специфического предмета — транспорта. Основное внимание сосредоточено на правовых проблемах, определяющих статусное положение лизингодателя как главного участника лизинговых правоотношений. В статье также исследуются вопросы, связанные с реализацией прав и обязанностей лизингодателя при передаче транспортных средств в лизинг.

Ключевые слова: лизинг; лизингодатель; лизингополучатель; продавец; лизинговые платежи; транспортное средство.

© Ovechkin A. P.
— doctor of philosophical sciences, professor
of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

THE LEGAL STATUS OF THE LESSOR IN THE LEASING OF VEHICLES

Abstract. The article is devoted to the legal status of the lessor in the leasing of vehicles. It examines the legal and economic substance of leasing relations arising from the leasing of specific subject-transport. The main attention focuses on the legal issues that define the status position of the lessor as the main participants of leasing relations. The article examines the issues associated with the implementation of the rights and obligations of the lessor under transfer of vehicles to leasing.

Keywords: lease, lessee, lessor, dealer, leasing payments, vehicle.

В последние годы широкое распространение получает лизинг транспортных средств. Его возросшая популярность объясняется тем, что

транспорт — вещь дорогостоящая и далеко не каждая организация или физическое лицо в состоянии приобрести транспортное средство (или необходимое для осуществления предпринимательской деятельности количество транспортных средств) по договору купли-продажи. В этом случае и прибегают к лизинговой сделке.

Экономическая суть лизинга состоит в том, что лицо, не имеющее денежных средств для приобретения транспортного средства (лизингополучатель), обращается к лизинговой компании (лизингодатель), имеющей необходимые денежные средства или способной их привлечь, с целью приобретения транспортного средства или необходимого количества транспортных средств. Лизинговая компания приобретает транспортное средство (транспортные средства) и передает его (их) для использования в указанных в договоре целей лизингополучателю.

В принципе экономически лизинговая сделка выгодна всем ее участникам. Продавец, продавший транспортное средство, получает свою прибыль. Лизингополучатель, освобожденный от прямых финансовых расходов, получая в аренду транспортное средство и используя его в предпринимательских целях, также получает доход. Уплата лизингополучателем лизинговых платежей лизинговой компании обеспечит последней получение прибыли. Таким образом, все участники лизинговой сделки удовлетворят свои интерес, разумеется, с учетом возможных предпринимательских рисков. Единственный, кто останется в накладе — это потребитель транспортной услуги, ибо стоимость такой услуги будет дороже, чем если бы транспортной средство приобреталось посредством единовременной купли-продажи.

Основными нормативными актами по регулированию отношений лизинга являются Гражданский кодекс Российской Федерации (§ 6 гл. 34) и Федеральный закон от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» (далее — Закон о лизинге)

Согласно ст. 2 Закона о лизинге лизинг — совокупность экономических и правовых отношений, возникающих в связи с реализацией договора лизинга, в том числе приобретением предмета лизинга. Отсюда вытекает что лизинг, включает в себя не только правовые, но и экономические отношения. Но только те из них, которые вытекают из содержания договора лизинга и связанного с ним договора купли-продажи предмета лизинга. Поэтому лизинговая сделка может включать в себя целый комплекс взаимообусловленных договоров и действий лиц, направленных на возникновение, изменение или прекращение отношений по поводу предмета лизинга, ключевым элементом которой является сам договор лизинга. Это могут быть брокерские лизинговые фирмы, консалтинговые компании, банки, страховые организации. Весь комплекс этих отношений привязан к приобретению и передаче предмета лизинга от лизингодателя к лизингополучателю.

Субъектами лизинга выступают лизингодатель, лизингополучатель и

продавец предмета лизинга. По мнению подавляющего большинства ученых, с которыми нельзя не согласиться, главенствующая роль в это «троице» отводится лизингодателю[1]. Несмотря на то что инициатива заключения договора лизинга принадлежит лизингополучателю, основную активность проявляет лизингодатель. Именно он имеет необходимые финансы, без которых было бы невозможно проводить лизинговые сделки, приобрести транспортное средство, представить его лизингополучателю. В связи с этим правовой статус лизингодателя приобретает особую значимость и требует детального рассмотрения.

Согласно п. 1 ст. 4 Закона о лизинге лизингодатель — физическое или юридическое лицо, которое за счет привлеченных и (или) собственных средств приобретает в ходе реализации договора лизинга в собственность имущество и предоставляет его в качестве предмета лизинга лизингополучателю за определенную плату, на определенный срок и на определенных условиях во временное владение и в пользование с переходом или без перехода к лизингополучателю права собственности на предмет лизинга. Следовательно, лизингодателем может быть индивидуальный предприниматель, лизинговая компания (фирма) в лице коммерческих организаций (резидентов Российской Федерации или нерезидентов Российской Федерации). Но в любом случае, у организации, осуществляющей лизинговую деятельность, обязательно в уставе должно быть указано на лизинговую деятельность. Современные научные обзоры указывают на то, что на современном рынке лизинговых услуг действует много лизинговых компаний, которые занимаются транспортными вопросами[2]. Такие компании существую на федеральном, региональном и даже муниципальном уровне. Наиболее крупной из них является ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», 100% акций которого находятся в федеральной собственности.

Лизинговая деятельность рассматривается как разновидность инвестиционной деятельности (ст. 2 Закона о лизинге). По мнению ряда ученых, лизинг можно рассматривать как один из видов финансирования российских субъектов экономической деятельности в целях приобретения ими новых средств производства[3]. Это означает, что по своему статусу лизингодатель по отношению к лизингополучателю выступает в качестве инвестора. Именно он за счет собственных или привлеченных средств приобретает транспорт для лизингополучателя.

---

[1] См.: *Отнюков Г.* Договор перевозки грузов автомобильным транспортом // Закон. 2013. № 5. С. 17; *Кириллова Е. А.* Исполнение договора финансовой аренды транспортных средств в Российской Федерации: проблемы практики // Российская юстиция. 2016. № 6. С. 12.

[2] См.: *Романовский Р., Самиев П.* Лизинг на пороге реформы // Банки и деловой мир. 2017. № 3. С. 47—48.

[3] *Зуева М. В. и др.* Комментарий к Федеральному закону от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2016.

Иногда лизингодателя отождествляют с арендодателем. Юридически это не точно. В лизинговой сделке лизингодатель выступает в двух ипостасях. Он одновременно имеет статус арендодателя, когда выступает стороной по договору финансовой аренды (договору лизинга), и покупателя, когда является стороной по договору купли-продажи. По каждому из этих договоров он имеет свои права и обязанности, определяющие его статусное положение.

Важным для правового статуса лизингодателя является то, что на весь период лизинга он остается собственником транспортного средства. Лицо, не являющееся собственником транспортного средства, не может выступать в качестве лизингодателя. Заключенный с таким лицом договор лизинга будет считаться ничтожной сделкой, что подтверждается и судебной практикой[1]. Наличие правомочия собственника у лизингодателя означает, что он обладает правомочием распоряжения предметом лизинга. Он вправе в предусмотренных законом случаях досрочно изъять транспортное средство из владения и пользования лизингополучателя (прекращение лизинговых платежей, нецелевое использование предмета лизинга, несанкционированная передача его в сублизинг). При более чем двукратном подряд неперечислении лизингополучателем лизинговых платежей лизингодатель получает право на списание денежных средств со счета лизингополучателя в бесспорном порядке. Как собственник транспортных средств, лизингодатель вправе уступить третьему лицу полностью или частично свои права по договору лизинга. Если законом или договором не предусмотрено иное, то никакого согласия на переход права собственности от лизингодателя не требуется.

Основной обязанностью лизингодателя является приобретение транспортного средства и его передача лизингополучателю. При этом отношения между лизингополучателем и лизингодателем могут строиться по двум моделям. По общему правилу, лизингодатель приобретает в собственность указанное арендатором транспортное средство у определенного им продавца. При этом лизингодатель не несет ответственности за выбор предмета аренды и продавца. Однако договором может быть предусмотрена самостоятельность лизингодателя в выборе продавца. Специальное правило предусмотрено для случая, когда лизингополучателем является государственное или муниципальное учреждение. В этом случае лизингодатель самостоятельно определяет продавца.

Лизингодатель предает транспортное средство лизингополучателю на срок и на условиях, которые определены договором лизинга. Имущество передается лизингополучателю во временное владение и в пользование. Оно может передаваться как с переходом, так и без перехода к лизингополучателю права собственности. Государственная регистрация перехода

[1] См. например: Постановление Арбитражного суда г. Москвы от 6 февраля 2004 г. по делу № А40-24561/03-64-293.

права собственности на объект лизинга от лизингодателя к лизингополучателю может быть осуществлена при условии наличия в содержании договора лизинга данной возможности или отдельного дополнительного соглашения к договору лизинга, предусматривающего указанное правомочие лизингополучателя.

Однако, на наш взгляд, при передаче имущества лизингополучателю для лизингодателя может возникнуть неприятная ситуация. Дело в том, что в случае необоснованного отказа лизингополучателя от принятия имущества лизингополучателю возмещается только реальный ущерб, а упущенная выгода не подлежит возмещению. Эта позиция поддерживается и решениями судебных органов[1]. Представляется, что в Закон лизинге требуется внесение положения о возложении на лизингополучателя имущественной ответственности в виде возмещения лизингодателю невыплаченных периодических платежей за весь срок лизинга с начислением процентов и понесенных в связи с этим убытков.

В соответствии со ст. 31 Закона о лизинге предмет лизинга может быть застрахован от рисков утраты (гибели), недостачи или повреждения с момента поставки имущества продавцом и до момента окончания срока действия договора лизинга, если иное не предусмотрено договором. Страхователем может быть как лизингодатель, так и лизингополучатель. На практике обычно в качестве страхователя выступает лизингополучатель.

Законодатель допускает по соглашению сторон, зафиксированному в договоре лизинга, учет транспортного средства на балансе как лизингодателя, так и лизингополучателя.

Наряду с имущественными правами правовой статус лизингодатель определяется и неимущественными правами. В частности, лизингодатель получает право на инспекцию по лизинговой сделке, цели и порядок которой определяются в договоре лизинга и других сопутствующих договорах (ст. 37 Закона о лизинге). Лизингодатель также наделяется правом на финансовый контроль (ст. 38 Закона о лизинге).

[1] См., например: Решение Арбитражного суда г. Москвы от 1 ноября 2005 г. по делу № А40-53/04-77-1.

УДК 342.9

© Куракин А. В.
— доктор юридических наук, профессор
департамента правового регулирования
экономической деятельности Финансового университета
при Правительстве Российской Федерации
kurakinaleksey@gmail.com

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА МЕЛКОЕ ХУЛИГАНСТВО НА ТРАНСПОРТЕ[1]

Аннотация. В статье рассматривается мелкое хулиганство как административное правонарушение, посягающее на общественный порядок, раскрываются объективные признаки данного административного правонарушения, на основании чего формулируется авторское определение мелкого хулиганства.

Ключевые слова: мелкое хулиганство; ответственность; наказание; состав; правонарушение; общественный порядок; нецензурная брань; полиция; сквернословие; административный штраф.

© Kurakin A.V.
— doctor of legal sciences, professor
of the department of legal regulation
of economic activities, Financial University
under the Government of the Russian Federation

ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR DISORDERLY CONDUCT ON TRANSPORT

Abstract. The article deals with disorderly conduct as a misdemeanor against public order, reveals objective evidence of an administrative offense, on the basis of what formulated the author's definition of disorderly conduct.

Keywords: disorderly conduct, responsibility, punishment, part, an offence, public order, obscene language, police, profanity, administrative fine.

Ежегодно на транспорте совершается большое количество различных правонарушений, но самым распространенным является мелкое хулиганство, в связи с этим рассмотрим, как определяется данное административное правонарушение и какой вред они может причинить нормальной работе транспорта и транспортной инфраструктуре.

Мелкое хулиганство является одним из административных правона-

[1] Статья подготовлена при информационной поддержке компании КонсультантПлюс.

рушений, борьбу с которым ведет полиция. Так, согласно данным Главного управления по обеспечению охраны общественного порядка и координации взаимодействия с органами исполнительной власти субъектов РФ МВД России, в 2016 г. по ст. 20.1 «Мелкое хулиганство» было составлено 1 млн 105 тыс. 756 протоколов об административных правонарушениях. Согласно данным Судебного департамента при Верховном Суде РФ, в 2016 г. в судах было рассмотрено 6,4 млн дел об административных правонарушениях, 5,4 млн человек были подвергнуты наказаниям по делам об административных правонарушениях, из них значительная часть за совершение мелкого хулиганства[1].

Мелкое хулиганство — это административное правонарушение, которое посягает на общественный порядок. Данное административное правонарушение дезорганизует общественные отношения, складывающиеся в общественных местах, в их стабильности заинтересовано как все общество в целом, так и каждый взятый гражданин. Отметим, что согласно диспозиции ст. 20.1 КоАП РФ, объектом его посягательства является не только общественный порядок, но и собственность, а также ряд личных неимущественных прав. Поэтому мелкое хулиганство представляет собой довольно непростой состав административного правонарушения, объектом воздействия его являются как материальные, так и нематериальные блага. Это обстоятельство учитывается сотрудниками полиции, противодействующими совершению административных правонарушений, посягающих на общественный порядок.

Как уже ранее отмечалось, мелкое хулиганство традиционно дезорганизует целый ряд общественных отношений, складывающихся в самых различных сферах жизнедеятельности человека. Но перед этим отметим, что с субъективной стороны, административные правонарушения совершаются исходя из хулиганских и (или) корыстных побуждений. Однако не каждое административное правонарушение, которое совершено из хулиганских побуждений, является мелким хулиганством. Так, исходя из хулиганских побуждений, может осуществляться нарушение законодательства о свободе совести, свободе вероисповедания и о религиозных объединениях, однако ответственность за данное деяние будет осуществляться по ст. 5.26 КоАП РФ «Нарушение законодательства о свободе совести, свободе вероисповедания и о религиозных объединениях».

Говоря непосредственно о мелком хулиганстве, содержание которого закреплено в ст. 20.1 КоАП РФ, отметим, что данное административное правонарушение посягает на общественный порядок, а также подчеркнем, что данный состав состоит из двух частей — в первой указывается на противоправные деяния, каждое из которых образует самостоятельный состав. Часть 2 ст. 20.1 закрепляет квалифицирующий признак мелкого ху-

[1] URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/ population/infraction/ (дата обращения: 14 апреля 2107 г.).

лиганства, что говорит о довольно серьезной опасности данного административного правонарушения. Мелкое хулиганство, как и любое другое административное правонарушение, представляет собой совокупность объективных и субъективных признаков, одновременное наличие которых, собственно, и образует состав того или иного правонарушения. Заметим, что мелкое хулиганство — категория собирательная и может состоять из разнообразных противоправных деяний, каждое из которых, как уже выше отмечалось, оценивается как оконченный состав административного правонарушения. В этом заключается определенная сложность данного административного правонарушения, посягающего как на неимущественные, так и на имущественные отношения, складывающиеся в сфере общественного порядка. Так, диспозиция ч. 1 ст. 20.1 КоАП РФ определяет, что мелкое хулиганство — нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, сопровождающееся нецензурной бранью в общественных местах, оскорбительным приставанием к гражданам, а равно уничтожением или повреждением чужого имущества.

В данном предписании содержится ряд оценочных моментов, в частности, указывается на явное неуважение к обществу, что представляет собой весьма размытое понятие. Как следует из постановления Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений», явное неуважение лица к обществу может выражаться в умышленном нарушении общепризнанных норм и правил поведения. Это может быть продиктовано желанием виновного *противопоставить* себя окружающим или продемонстрировать пренебрежительное отношение к ним. О явном неуважении к обществу может свидетельствовать и тот факт, что во время пренебрежительного отношения к людям, которые находятся в общественных местах, лицо, совершающее мелкое хулиганство, употребляет нецензурную брань. Согласно ряду словарей *нецензурная брань* — это непечатная брань, нецензурные выражения, сквернословие, срамословие, сегмент бранной лексики, которая включает грубейшие, вульгарные выражения. Законодательство запрещает использовать нецензурную брань, этот вопрос является предметом регулирования целого ряда законов. Так, Законом РФ от 27 декабря 1991 г. № 2124-1 «О средствах массовой информации» закреплено недопущение использования в средствах массовой информации материалов, содержащих нецензурную брань (ст. 4). В свою очередь Федеральный закон от 1 июня 2005 г. № 53-ФЗ «О государственном языке Российской Федерации» определяет, что при использовании русского языка, как государственного языка Российской Федерации, не допускается использования слов и выражений, не соответствующих нормам современного русского литературного языка (в том числе нецензурной брани) (ст. 1 п. 6). Федеральный закон от 22 августа 1996 г. № 126-ФЗ «О государственной поддержке кинематографии Российской Федерации» предписывает, что прокатное удостоверение на по-

каз фильма не выдается в случае, если фильм содержит нецензурную брань (ст. 5.1). Как следует из буквального толкования ст. 20.1 КоАП РФ, нецензурная брань образует состав административного правонарушения только в связке с явным неуважением к обществу, сопровождающимся нецензурной бранью, что исходя из непристойности данной лексики, а также руководствуясь необходимостью формирования правовой культуры в российском обществе, не совсем правильно. Если вспомнить предписания Кодекс РСФСР об административных правонарушениях 1984 г. относительно рассматриваемого вопроса, то подход к оценке нецензурной брани, как составляющей мелкого хулиганства, был несколько иным. Так, в советский период нашей истории мелкое хулиганство включало такие деяния, как: 1) нецензурная брань в общественных местах; 2) оскорбительное приставание к гражданам; 3) другие подобные действия, нарушающие общественный порядок и спокойствие граждан (ст. 158).

Такой подход к оценке нецензурной брани, как формы мелкого хулиганства, выглядит, на наш взгляд, наиболее приемлемым. На основе этого, представляется, что в ст. 20.1 КоАП РФ нужно закрепить положение о том, что мелкое хулиганство — это, в частности, нецензурная брань в общественных местах. Увязка нецензурной брани с иными действиями, которые выражают явное неуважение к обществу, как представляется, в общественных местах, нецелесообразно. Оскорбительное приставание к гражданам само по себе противоправно. Исходя из этого, данное деяние должно образовывать самостоятельный состав мелкого хулиганства. Установление отдельного состава административной ответственности за нецензурную брань в общественных местах может способствовать уменьшению употребления бранных слов, а также повышению уровня культуры общения людей в общественных местах.

Обратим внимание на такую составляющую мелкого хулиганства, как оскорбительное приставание к гражданам, которое по своему смыслу тесным образом связано с оскорблением. В действующем законодательстве достаточно предписаний, направленных на недопущение оскорбления или унижения человеческого достоинства. КоАП РФ предусматривает ответственность за оскорбление (ст. 5.61). Оскорбление есть унижение чести и достоинства другого лица, выраженное в неприличной форме. Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что оскорбительное приставание к гражданам образует состав мелкого хулиганства, если при нем (оскорбительном приставании) происходит унижение чести и достоинства другого лица. В частности, это может происходить с использованием неприличных жестов, знаков, надписей, неприличной навязчивости и т.п. В связи с этим предписания КоАП РФ (ст. 5.61, 20.1) направлены на защиту чести и достоинства лица посредством установления административной ответственности за оскорбление. Заметим, что в настоящее время за оскорбление предусмотрена и административная, и гражданско-правовая ответственность.

Далее следует отметить, что предписания, содержащиеся в ст. 20.1 КоАП РФ, обеспечивают защиту не только личных нематериальных благ, но и собственности. Так, в этой статье предусмотрена административная ответственность за уничтожение или повреждение чужого имущества. Такой подход законодателя вряд ли стоит поддерживать по целому ряду причин. Во-первых, установление ответственности за мелкое хулиганство направлено на охрану общественного порядка; во-вторых, отношения, связанные с охраной собственности, специально регламентируются ст. 7.17 КоАП РФ. Согласно данной статье умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества административно наказуемы, если эти действия не повлекли причинение значительного ущерба. Значительный ущерб согласно примечанию к ст. 158 УК РФ не может составлять менее 5 тыс. руб.

Таким образом, нет смысла предусматривать в ст. 20.1 КоАП РФ административную ответственность за уничтожение или повреждение чужого имущества. Однако в тех случаях, когда повреждение чужого имущества выразилось в разрисовывании нецензурной лексикой или иными запрещенными законом символами, в частности — нанесение непристойных надписей на стенах, бортах общественного транспорта, то такое деяние следует квалифицировать как мелкое хулиганство, оно может образовывать и состав административного правонарушения, предусматривающего ответственность как за пропаганду либо публичное демонстрирование нацистской атрибутики или символики (ст. 20.3 КоАП РФ), если такая символика или атрибутика присутствует (изображена).

Часть 2 ст. 20.1 КоАП РФ указывает на совершение тех же действий, сопряженных с неповиновением законному требованию представителя власти либо иного лица, исполняющего обязанности по охране общественного порядка или пресекающего нарушение общественного порядка. В данном случае обозначенное предписание конкурирует со ст. 19.3 КоАП РФ, предусматривающей ответственность за неповиновение законному распоряжению или требованию сотрудника полиции в связи с исполнением им обязанностей по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности, а равно воспрепятствование исполнению ими служебных обязанностей. Исходя из этого, представляется целесообразным из ст. 20.1 КоАП РФ исключить вторую часть, дабы не формировать конкуренцию похожих составов административных правонарушений. Обратим внимание, что согласно Федеральному закону от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» законные требования сотрудника полиции обязательны для выполнения гражданами и должностными лицами. Воспрепятствование же выполнению сотрудником полиции служебных обязанностей, оскорбление сотрудника полиции, оказание ему сопротивления, насилие или угроза применения насилия по отношению к сотруднику полиции в связи с выполнением им служебных обязанностей либо невыполнение законных требований сотрудника полиции, влечет ответствен-

ность, предусмотренную законодательством РФ (ст. 30).

Для более дифференцированного подхода к вопросам реализации ст. 20.1 КоАП РФ было бы целесообразно предусмотреть такие квалифицирующие признаки мелкого хулиганства, как совершение его группой лиц по предварительной договоренности, при проведении официальных спортивных соревнований, а также различного рода публичных мероприятий. Также к мелкому хулиганству следует отнести игнорирование просьбы о прекращении курения в не отведенных для этого местах — курение в общественных местах очень часто демонстрирует именно пренебрежительное отношение к окружающим людям, которым может быть очень неприятен запах табачного дыма.

Мелкое хулиганство порой бывает логически связано со *злостным хулиганством*, которое представляет повышенную общественную опасность для окружающих. Обратим внимание, что согласно статистическим данным в 2011 г. за хулиганство было осуждено — 1504 человек; в 2012 г. — 1373; в 2013 г. — 1456; 2014 г. — 991; в 2015 г. — 998[1].

Как следует из постановления Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений», уголовно наказуемым хулиганством признается грубое нарушение общественного порядка. Такая грубость выражается также в явном неуважении того или иного лица к обществу. Кроме того, обозначенное деяние (ст. 231 УК РФ) совершается с применением оружия либо по мотивам политической, идеологической, расовой, или религиозной ненависти и др. На общественную опасность хулиганства могут указывать и такие объективные моменты, как способ, время, место его совершения, интенсивность, продолжительность и другие обстоятельства. При этом хулиганские действия могут быть совершены как в отношении конкретного человека, так и в отношении неопределенного круга лиц.

В завершении отметим, что мелкое хулиганство, по нашему мнению, следует определить, как административное правонарушение, посягающее на общественный порядок. В диспозиции же статьи следует прописать, что данное деяние состоит из: 1) нецензурной брани в общественных местах; 2) оскорбительного приставания к гражданам и других подобных действий, нарушающих личные субъективные права граждан на честь и достоинство.

В качестве квалифицирующего признака рассматриваемого административного правонарушения, как представляется, следует выделить: 1) совершение мелкого хулиганства группой лиц по предварительной договоренности при проведении спортивных и культурно-массовых мероприятий; 2) лицом, ранее совершившим административное правонарушение,

[1] Преступность и правонарушения в 2011—2015 гг. (статистический сборник). М., 2016. С. 168.

которое посягает на общественный порядок; 3) совершение мелкого хулиганства в социально значимых и культовых местах и зданиях; 4) совершение мелкого хулиганства, несмотря на требования граждан и должностных лиц прекратить его.

Литература

1. Бельский, К. С. О функциях исполнительной власти / К. С. Бельский // Государство и право. — 1997. — № 3.

2. Веремеенко, И. И. Механизм административно-правового регулирования в сфере охраны общественного порядка / И. И. Веремеенко. — М., 1981.

3. Еропкин, М. И. Управление в области охраны общественного порядка / М. И. Еропкин. — М., 1965.

4. Пивоваров, Д. В. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, посягающих на общественный порядок и общественную безопасность, применяемые сотрудниками полиции : автореф. дис. … канд. юрид. наук / Д. В. Пивоваров. — Омск, 2017.

УДК 338.47: 656.2

© Борисова С. В.
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры гражданского права и процесса
Юридического института Московского
государственного университета путей сообщения
Императора Николая II (МГУ ПС (МИИТ))
borisovamiit@mail.ru

ЛОКАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСАМИ НА ТРАНСПОРТЕ (на примере государственного холдинга на железнодорожном транспорте)

Аннотация. В работе рассмотрен частноправовой аспект локальной модели корпоративного управления финансами государственного холдинга на железнодорожном транспорте. Отмечается, что в холдинге на железнодорожном транспорте осуществляется централизованное управление корпоративными финансовыми ресурсами, имеет место внедрение современных инструментов управления финансовыми ресурсами, применяемыми в холдинговых структурах, а именно: центр взаимозачетов, кэш-пулинг, фабрика платежей и т.д. В статье дан анализ отдельных фундаментальных локальных актов в области управления корпоративными финансами государственного холдинга на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: корпоративные финансы; управление финансами; холдинг; имущество; дивидендная политика; инвестиционный процесс; управление персоналом; управление прибылью; управление брендом.

© Borisova S.
— candidate of legal sciences, associate professor,
associate professor the department of civil law and process
of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

LOCAL MODEL OF FINANCIAL MANAGEMENT ON TRANSPORT (for example, a state holding company for railway transport)

Abstract. The paper discusses the private-law aspect of local models of corporate Finance management of the state holding in rail transport. It is noted that the holding in railway transport is centralized management of corporate financial resources, the introduction of modern tools of financial management used in holding structures, namely: the center of the netting, cash pooling,

payment factory, etc. The article gives an analysis of some fundamental local acts in the area of corporate Finance of the state holding in rail transport.

Keywords: corporate finance; financial management; holding; assets; dividend policy; investment process; personnel management; profit management; brand management.

Управление финансами осуществляется не только на государственном уровне (в том числе на уровне субъекта РФ), муниципального образования, но и на уровне хозяйствующего субъекта, например, юридического лица либо группы лиц (неправосубъектного объединения юридических лиц), как это имеет место, например, в государственном холдинге на железнодорожном транспорте. Отметим, что государственное управление финансами рассматривается как разновидность государственного управления, которое осуществляется государственными органами в интересах всего общества (в публичных целях). Примером управления финансами на государственном уровне является управление налогами, обеспечивающее доходную часть государственных бюджетов[1]. В Российской Федерации принята и действует государственная программа «Управление государственными финансами и регулирование финансовых рынков», задачами которой, в частности, являются: 1) создание условий для обеспечения долгосрочной сбалансированности и устойчивости федерального бюджета, повышения эффективности бюджетных расходов; 2) совершенствование системы контроля и надзора в финансово-бюджетной сфере, контроля в сфере валютных правоотношений, внешнего контроля качества работы аудиторских организаций; 3) повышение эффективности, конкурентоспособности и прозрачности налоговой системы государства; 4) эффективное управление государственным долгом и государственными финансовыми активами государства; 5) повышение эффективности государственного регулирования отрасли драгоценных металлов и драгоценных камней; 6) повышение эффективности государственного регулирования алкогольного рынка и пр.[2]

Если управление государственными финансами представляет собой преимущественно область публично-правового регулирования (финансового, административного, налогового, земельного и других отраслей права), то основу правовой регламентации управления финансами на уровне отдельной организации (корпорации либо унитарной организации) либо группы юридических лиц (корпоративные финансы) как сферы частно-

[1] *Бохач Р., Синдеева И. Ю.* Государственное управление финансами в Чешской Республике и Российской Федерации в контексте глобализации // Современное право. 2016. № 6. С. 106—109.

[2] Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 320 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Управление государственными финансами и регулирование финансовых рынков”».

правового интереса составляет гражданское право. Также отметим, что понятие «корпоративные финансы» используются в экономической науке, науке управления (менеджмента). С точки зрения юридической частноправовой науки и законодательства под ними следует понимать имущество и некоторые виды нематериальных благ (например, деловую репутацию), которые принадлежат хозяйствующему субъекту на различных (имущественных и неимущественных) правах. Поэтому под управлением финансами с точки зрения юридической частноправовой науки понимается деятельность юридического лица в лице его органов управления по совершению сделок с имуществом и иными благами юридического лица. Имущество согласно ст. 128 ГК РФ включает как актив, так и пассив, а именно: вещи, включая наличные денежные средства, документарные ценные бумаги, орудия труда и средства производства, природные объекты и природные ресурсы; имущественные права, включая бездокументарные ценные бумаги, безналичные денежные средства, доли и паи корпораций, исключительные права на интеллектуальную собственность, обязательственные права, доли в общей собственности на вещи и пр.; долги как пассив имущества.

Управление имуществом (финансами) организации является важнейшим условием ее функционирования в хозяйственном обороте, поскольку формирует имущественную базу и служит источником дохода (прибыли) организации. Так, согласно п. 10 Устава ОАО «РЖД» его основной задачей как участника хозяйственного оборота, в частности, является повышение эффективности управления активами общества[1].

Также отметим, что в современной экономической науке существует два подхода к пониманию финансов организации. В соответствии с первой точкой зрения — это исключительно денежные средства. По мнению ряда ученых, к частным (негосударственным) финансам относятся денежные средства, принадлежащие частным, кооперативным и общественным организациям, а также отдельным лицам [2]. Согласно другой точке зрения, как нам представляется, наиболее справедливой, к финансам относят иные виды имущества. Отождествление финансовых ресурсов с денежными средствами «в значительной степени не столько обедняет содержание и, следовательно, функциональные возможности категории “финансовые ресурсы”, сколько существенно сужает операционные возможности финансового менеджмента»[3].

Имущество железнодорожного транспорта может находиться как в гос-

[1] Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества “Российские железные дорог”».

[2] Финансовое право : учебник / отв. ред. С. В. Запольский. 2-е изд., испр. и доп. М., КОНТРАКТ, Волтерс Клувер, 2011.

[3] *Новашина Т. С., Карпунин В. И., Леднев В. А*. Экономика и финансы предприятия : учебник / под ред. Т. С. Новашиной. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Московский финансово-промышленный университет «Синергия», 2014.

ударственной, так и частной собственности (преимущественно собственности ОАО «РЖД» и участниц государственного холдинга). Соответственно можно говорить как о государственной, так и локальной модели управления финансами на железнодорожном транспорте.

Управление финансами на железнодорожном транспорте обладает определенной спецификой. Так, локальная модель формируется в рамках корпоративных отношений, возникающих между участницами государственного холдинга. Холдинг на железнодорожном транспорте представляет собой вертикально интегрированное неправосубъектное объединение хозяйственных обществ. ОАО «РЖД», являясь холдинговой (материнской) компанией, как субъект локального нормотворчества издает локальные акты, распространяя их действие не только на нее, но и иных участниц холдинга. К актам, регулирующим управление финансами, в частности, относятся: Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года от 23 декабря 2013 г., Функциональная стратегия управления финансами холдинга «РЖД» от 31 октября 2012 г. № 2176р, Стратегия управления брендинговыми активами холдинга «РЖД» от 2 июля 2015 г. № 333, Концепция внутрихолдинговой расчетной системы группы компаний «РЖД» от 30 сентября 2011 г. № 245, Концепция дивидендной политики дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» от 8 октября 2012 г. № 1991р и пр.

Так, Функциональная стратегия управления финансами холдинга «РЖД» является неотъемлемой составной частью единого стратегического управления ОАО «РЖД» и представляет собой систему решений долгосрочного характера по привлечению и использованию финансовых ресурсов, обеспечению финансовой безопасности, построению эффективной системы управления финансовой деятельностью. При этом отмечается, что целевой моделью холдинга является модель стратегического холдинга, который управляет портфелем синергетически-связанных бизнесов, а корпоративный центр выполняет функции стратегического целеполагания, контроля и координации развития видов бизнеса с целью максимизации синергетического эффекта.

Корпоративной стратегией установлены две основные стратегические цели, касающиеся финансовой политики компании. Во-первых, это обеспечение рентабельности на инвестированный капитал на уровне не ниже 3,7% в 2015 г. (и 9,3% в 2030 г.), в том числе за счет синергии от управления портфелем связанных видов бизнесов, оптимизации структуры и объема активов. Во-вторых, решение задач по модернизации и развитию железнодорожной инфраструктуры общего пользования России в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года с учетом доступных инвестиционных ресурсов. Поэтому ключевой идеологией финансовой стратегии является совершенствование финансово-инвестиционного процесса ОАО «РЖД». Кроме того, провозглашается достижение и иных сопутствующих целей, а

именно: поддержание необходимой ликвидности и финансовой устойчивости, соблюдение финансовой ответственности, стандартизация процессов, наличие профессионального персонала, способного обеспечить выполнение поставленных задач.

Говоря о совершенствовании механизма финансово-инвестиционного процесса на железнодорожном транспорте, отметим, что важнейшим источником инвестиционной деятельности является государственная поддержка в виде бюджетных ассигнований, а именно: а) бюджетных средств на реализацию государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД», в основном, в виде взносов в уставный капитал ОАО «РЖД»; б) поддержки грузоотправителей и граждан-получателей социальных льгот через бюджет ОАО «РЖД»; в) прямой поддержки ОАО «РЖД». Кроме того, финансирование инвестиционных проектов может осуществляться за счет средств инвесторов, а также путем совершенствования дивидентной политики, заключающейся в управлении собственным капиталом как залога финансовой устойчивости и стабильного функционирования холдинга «РЖД» и использовании прибыли. Дивидендная политика призвана решать задачу по распределению прибыли общества между выплатами акционерам и нераспределенной прибылью общества.

При этом эффективность политики управления прибылью холдинга «РЖД» определяется не только результатами ее формирования, но и характером ее распределения. Например, при распределении прибыли ОАО «РЖД» руководствуется необходимостью принятия решения на основе анализа: 1) плановых финансовых показателей акционерного общества, в том числе прибыли, на среднесрочный период (не менее трех лет) и долгосрочный период; 2) экономической эффективности направления чистой прибыли акционерного общества на финансирование инвестиционных проектов и иные цели; 3) зависимости доли чистой прибыли, направляемой на выплату дивидендов, от соотношения фактического значения прибыли акционерного общества к ее плановому значению и пр.

Ежегодно все зависимые и дочерние общества классифицируются в четыре основные группы: а) операционные; б) инвестиционные; в) на продажу; г) прочие. Согласно распоряжению ОАО «РЖД» от 8 октября 2012 г. № 1991 «Об утверждении Концепции дивидендной политики дочерних и зависимых обществ ОАО “РЖД” и Типового положения о дивидендной политике для дочернего и зависимого общества ОАО “РЖД”» распределение прибыли осуществляется дочерними и зависимыми обществами (ДЗО) по итогам финансового года на основании полученной чистой прибыли. При этом для выработки эффективных дивидендных политик по каждой группе ДЗО ОАО «РЖД» осуществляются работы по следующим направлениям: 1) определение основных факторов, влияющих на формирование дивидендной политики групп ДЗО ОАО «РЖД»; 2) создание механизма распределения чистой прибыли по каждой из представленных групп ДЗО ОАО «РЖД»; 3) описание многофакторной модели принятия решения о выпла-

те дивидендов по каждой группе ДЗО ОАО «РЖД».

В 2011 г. была разработана концепция внутрихолдинговой расчетной системы (ВРС) РЖД, направленная на оптимизацию и повышение эффективности управления финансовыми ресурсами за счет усиления роли централизации управления функциями корпоративных финансов в группе и внедрения современных инструментов управления финансовыми ресурсами, применяемыми в холдинговых структурах.

Под внутрихолдинговой расчетной системой понимается система управления и контроля внешних и внутренних финансовых потоков группы компаний «РЖД», обеспечивающей решение насущных вопросов финансового управления как внутри группы и ее организационно-финансовой структуры, так и во внешней экономической среде при работе с контрагентами, не входящими в структуру РЖД.

В основу Концепции положен принцип усиления роли централизации управления функциями корпоративных финансов (казначейскими функциями) в группе и внедрение современных инструментов управления финансовыми ресурсами, применяемыми в холдинговых структурах, такими как центр взаимозачетов, кэш-пулинг, фабрика платежей и т.д.

Так, в Концепции внутрихолдинговой расчетной системы группы компаний «РЖД» от 30 сентября 2011 г. № 245 кэш-пулинг понимается как система управления несколькими счетами, открытыми в банке, остатки на которых физически собираются на один счет (*cash concentration*), называемый мастер-счетом, или рассматриваются совместно (*notional cash pooling*) для оптимизации получаемых (уплачиваемых) процентов и улучшения качества управления ликвидностью. «Фабрика платежей» представляет собой централизованное управление всеми платежами бизнес-единиц из единого корпоративного центра.

Указанная Концепция отражает созданную в холдинге модель корпоративного управления, отличительными признаками которой являются: а) концентрация функции управления холдингом в корпоративном центре (подразделении холдинга, обладающем полномочиями вмешательства в финансовую и хозяйственную деятельность организаций, входящих в холдинг) при одновременном взаимодействии с региональными центрами корпоративного управления, обеспечивающими реализацию корпоративных функций на региональном уровне; б) переход от преимущественно горизонтальной (территориальной) к преимущественно вертикальной структуре управления по видам бизнеса.

В ОАО «РЖД» и холдинге в целом осуществляется централизованное управление корпоративными финансовыми ресурсами. Централизация управления финансами подразумевает: 1) создание единого корпоративного «казначейства» на уровне головной компании и сокращение роли дочерних организаций в рамках исполнения казначейских функций; 2) внедрение общего центра обслуживания по исполнению платежей («платежной фабрики»); 3) концентрацию денежных потоков на счетах головной

компании в ограниченном перечне опорных банков.

Важной составляющей политики локальной модели управления финансами на железнодорожном транспорте является политика компании в области управления персоналом. Отмечается, что персонал холдинга «РЖД» является определяющим фактором достижения стратегических целей холдинга. В нем приняты единые правила, процедуры и стандарты набора персонала, оценки результатов работы, продвижения по службе, подготовки руководящих кадров, в том числе финансовых специалистов. Как указывается в Функциональной стратегии управления финансами холдинга «РЖД», непосредственные руководители финансовых специалистов должны быть уверены в эффективности механизма управления кадрами, в его четком и едином ритме.

К корпоративным финансам относятся и нематериальные активы холдинга, например, бренд. В нем выстроена и работает система управления портфелем брендов холдинга «РЖД». Принятая в ОАО «РЖД» Стратегия управления брендинговыми активами холдинга «РЖД» от 2 июля 2015 г. № 333 определяет основные направления совершенствования практики управления брендами и организации взаимодействия центрального аппарата, филиалов, других структурных подразделений ОАО «РЖД», а также дочерних обществ ОАО «РЖД» в части использования принадлежащих холдингу «РЖД» брендинговых активов, а также перспективные сферы применения брендов для решения задач, определенных Стратегией развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года, как в целом, так и для отдельных бизнес-блоков. В настоящее время под брендом «РЖД» осуществляют свою деятельность около 40 компаний. Деятельность в области бренд-управления призвана обеспечивать именно коммерческие интересы холдинга «РЖД», а деятельность по использованию брендов холдинга «РЖД» включена в процессы планирования и управления производственной деятельностью.

Таким образом, корпоративная модель управления финансами в государственном холдинге на железнодорожном транспорте в целом формируется с учетом особенностей бизнеса и перспектив развития холдинга и направлена на повышение акционерной стоимости компании и достижение устойчивых финансовых показателей как главной задачи ее финансовой стратегии.

УДК 347.463

© Смирнова В. В.
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение»
Московский государственный университет
путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)
veryvera@list.ru

К ВОПРОСУ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация. Статья посвящена правовому регулированию договора перевозки пассажира и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации. Договор широко применяется на практике и имеет важное значение при перевозке пассажира и багажа. Автором выделяется ряд проблем, имеющихся в российском законодательстве при правовом регулировании данного договора, и предлагаются пути их разрешения.

Ключевые слова: договор; перевозка; пассажир; багаж; автомобильный транспорт.

© Smirnova V.
— candidate of legal sciences, associate professor
of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

ON THE ISSUE OF LEGAL REGULATION OF THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND BAGGAGE BY ROAD

Abstract. The article is devoted to the legal regulation of the contract of carriage of passengers and luggage by road in the Russian Federation. The contract is widely used in practice and is of great importance in the transportation of passengers and baggage. The author highlights a number of problems that are available in the Russian legislation in the legal regulation of this treaty, and suggests ways to resolve them.

Keywords: contract; transportation; passenger; baggage; road transport.

Автомобильный транспорт завоевал себе главенствующее положение в области обеспечения мобильности населения. Он является наиболее распространенным видом транспорта в России, так как для большинства ре-

гионов передвижение автобусами является основным способом перемещения граждан, а для некоторых областей нашей страны передвижение пассажиров автотранспортом остается единственным способом передвижения.

В настоящее время на рынке автотранспортных услуг действуют тысячи автоперевозчиков — юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Подобное положение благотворно влияет на общее состояние рынка транспортных услуг — благодаря конкурентной борьбе между перевозчиками растет качество подобных услуг, скорость доставки, комфортабельность.

Большую роль при автомобильных перевозках играет договор перевозки пассажира и багажа, правовое значение которого невозможно переоценить. Данный договор есть инструмент реализации права любого гражданина на свободное передвижение по территории России.

Правовое регулирование договора перевозки пассажира и багажа автомобильным транспортом охватывается широким кругом нормативных актов различного уровня, начиная с международных конвенций и заканчивая актами органов местного самоуправления.

Наиболее важным источником регулирования договора перевозки пассажира и багажа является Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ), в отдельной главе которого (гл. 40) сконцентрированы нормы, регулирующие основные, общие для всех видов транспорта положения по перевозкам, в том числе и о перевозках пассажиров и багажа. В ГК РФ в общих чертах рассмотрены права и обязанности сторон, а также ответственность по договору. Эти общие нормы были конкретизированы в транспортных уставах и кодексах.

Основным законодательным актом, регулирующим отношения, в том числе по поводу пассажирских перевозок и перевозок багажа, в области автомобильного транспорта стал Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее — УАТ РФ).

УАТ РФ существенным образом расширил возможности сторон регулировать перевозочные правоотношения между собой на основании договоров по сравнению с ранее действовавшим Уставом автомобильного транспорта РСФСР от 8 января 1969 г. Это говорит о высоком уровне проработанности содержания правовых норм.

Правовое регулирование пассажирских перевозок и перевозок багажа на автомобильном транспорте не ограничивается ГК РФ и УАТ РФ. Помимо указанных нормативных правовых актов существует целый ряд законов, в различной степени регулирующих перевозочный процесс пассажиров и их багажа. Пассажирские перевозки и перевозки багажа регулируют также подзаконные акты, которые детализируют положения законодательства. Например, в Указе Президента РФ от 6 апреля 1994 г. № 667 «Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхо-

вания» говорится, что обязательное личное страхование пассажиров может осуществляться Российской государственной страховой компанией (Росгосстрахом) и ее дочерними предприятиями без лицензии (п. 4).

Большую роль в регулировании перевозок пассажиров и багажа играют постановления Правительства РФ. К примеру, Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные постановлением Правительства от 14 февраля 2009 г. № 112, регулирует порядок предоставления дополнительных услуг пассажирам, порядок предъявления претензий к перевозчику. Правила подчеркивают особенности каждого из видов перевозок автотранспортом, выделяя их особенности и своим содержанием конкретизируя нормы ГК РФ и УАТ РФ, касающиеся перевозок пассажиров.

Нельзя забывать о ведомственных актах Минтранса России. К таковым, например, относится приказ от 15 января 2014 г. № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации». Указанные документы определяют основные задачи и требования по обеспечению безопасности при организации и осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, предъявляемые к субъектам транспортной деятельности (юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим предпринимательскую деятельность, связанную с перевозками пассажиров и багажа).

Принятие большого количества нормативных (как законов, так и подзаконных) актов, послужило созданию наиболее благоприятных условий для пассажиров и перевозчиков, а также для развития предпринимательства. Таким образом, законодатель стремится обеспечить пассажиров наиболее качественными услугами по перевозке, обезопасить стороны договора от различного рода злоупотреблений правами, гарантировать исполнение сторонами своих обязательств.

Следует особо подчеркнуть, что УАТ РФ не дает собственного определения договору перевозок пассажиров и багажа. Тем самым законодатель устранил ненужное дублирование норм: понятие договора перевозки пассажира и багажа, данное в ГК РФ, распространяют свое действие и на автомобильный транспорт.

Что касается теории, то здесь нет единого мнения, являются ли договоры перевозки пассажира и багажа самостоятельными друг от друга или же они представляют собой единый гражданско-правовой договор.

В юридической литературе преобладает точка зрения, согласно которой правоотношения по перевозке багажа представляют собой некий отдельный договор, отличный от договора перевозки пассажира, который к

тому же носит реальный характер. Например, В. Н. Ивакин считает, что включение в единое понятие договора перевозки как пассажира, так и его багажа, не означает правового единства этих двух договоров. Данные договоры нельзя признать одним договором, поскольку заключение договоров перевозок пассажиров удостоверяется проездными документами (билетами), а сдача пассажирами багажа — багажными квитанциями[1].

Однако В. В. Витрянский утверждает, что законодатель не случайно включает действия перевозчика по доставке и выдаче багажа в предмет договора перевозки пассажира, не формулируя отдельного договора перевозки багажа. Появление у перевозчика обязательства по доставке и выдаче багажа зависит исключительно от действий пассажира в рамках договорного обязательства по его перевозке (после приобретения им билета, ибо одно из прав пассажира по всякому договору перевозки — сдать перевозчику багаж для доставки его в пункт назначения)[2].

Существенными условиями договора перевозки пассажира и багажа являются: предмет договора, его цена (провозная плата), а также пункты отправления и назначения (их наименование).

Существует мнение, что срок договора перевозки пассажира также является существенным условием[3]. Данную позицию трудно признать необоснованной.

Согласно ст. 792 ГК РФ срок доставки пассажира в пункт назначения должен определяться транспортными уставами и кодексами. Однако УАТ РФ, содержащий в себе условие о сроках доставки грузов, никак не упоминает о сроках доставки пассажиров. В упомянутой ст. 792 ГК РФ предусмотрена ситуация, когда срок доставки пассажира и его багажа транспортным законодательством не установлен — доставка должна осуществляться в разумный срок.

В УАТ РФ не содержится понятие «разумный срок». Представляется разумным раскрывать это понятие, применяя аналогию закона — в Кодексе торгового мореплавания РФ разумным признается срок, который «разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств» (ст. 152)[4].

Существенные условия договора перевозки пассажиров и их багажа предельно точно отражают его правовую сущность. При этом нельзя не обратить внимания на существующие в юридической литературе споры о

---

[1] *Ивакин В. Н.* Гражданское право. Особенная часть: учебное пособие для прикладного бакалавриата. 6-е изд., испр. и доп. М. : Издательство Юрайт, 2014. С. 62.

[2] *Витрянский В. В.* Транспортные и экспедиционные обязательства // Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Т. II: Обязательственное право / отв. ред. Е. А. Суханов. 2-е изд., стереотип. М. : Статут, 2011. С. 692.

[3] Гражданское право России. Особенная часть : учебник для академического бакалавриата / А. П. Анисимов, А. Я. Рыженков, С. А. Чаркин ; под общ. ред. А. Я. Рыженкова. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Издательство Юрайт, 2014. С. 209.

[4] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ.

моменте заключения договора, а так же о значении срока для этого договора. Это имеет важное правовое значение — именно с момента заключения договора стороны договора приобретают принадлежащие им права и обязанности, могут предъявлять претензии и иски за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств контрагентом.

Определенная категория пассажиров имеет право на льготный проезд. К категории льготников относятся инвалиды, дети-сироты, малообеспеченные граждане и др. Законодательство устанавливает, что решение вопросов организации социальной поддержки и социального обслуживания граждан пожилого возраста и инвалидов, граждан, находящихся в трудной жизненной ситуации, социальной поддержки ветеранов труда, малоимущих граждан, в том числе за счет предоставления субвенций местным бюджетам для выплаты пособий на оплату проезда на общественном транспорте, отнесено к полномочиям органов государственной власти субъекта РФ[1]. Право на льготный проезд удостоверяется документом, подтверждающим право на льготу.

Однако в судебной практике встречаются проблемные ситуации с реализацией данного права гражданами.

Хабаровский краевой суд в апелляционном определении от 21 августа 2015 г. по делу № 33-5363/2015 о признании нарушенными прав пассажира установил, что обязанность перевозчика осуществлять бесплатно перевозку в общественном городском транспорте пассажиров инвалидов всех групп возникает только в том случае, если понесенные перевозчиком в связи с этим расходы возмещаются из краевого бюджета. В связи с этим в удовлетворении заявленных истцом требований было отказано, поскольку с индивидуальным предпринимателем не был заключен договор на перевозку льготных категорий граждан и возмещение соответствующих расходов перевозчику.

Пробелом в законодательстве является и то, что пассажир при сдаче багажа для перевозки вправе объявить его ценность, и в этом случае пассажир обязан уплатить дополнительную плату в размере, устанавливаемом перевозчиком. Но в УАТ РФ и Правилах перевозок пассажира и багажа автомобильным транспортом порядок расчета ценности багажа отсутствует, что дает возможность пассажирам злоупотреблять предоставленным им правом.

Подобный пробел в законодательстве можно устранить с помощью применения процедуры объявления стоимости багажа, установленной для международных перевозок пассажиров автомобильным транспортом, на других видах перевозки (междугородней, пригородной): пассажир вправе объявить ценность багажа в рублях, исходя из цен, которые обычно взи-

[1] См.: Подпункты 12, 24 п. 2 ст. 26.3 Федерального закона от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ«Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».

маются за аналогичные вещи, входящие в состав багажа[1]. При этом следует наделить перевозчика правом проверить объявленную ценность путем осмотра багажа и его содержимого, а при отказе пассажира вскрыть багаж для проверки — принять багаж к перевозке только без объявления его ценности. Подобное правило действует на железнодорожном транспорте[2], и его необходимо закрепить в УАТ РФ.

Стороны договора обладают рядом прав и обязанностей. Анализируя правовое положение перевозчика в договоре перевозки пассажира и багажа, можно сделать вывод, что законодатель возлагает на перевозчика больше обязанностей, чем прав. Это прямо отразилось и в нормах об ответственности сторон по договору — ответственность перевозчика регламентирована более детально, в отличие от ответственности пассажира, которую законодатель определяет лишь в общих чертах. Тем самым законодатель стремится обезопасить пассажира, гарантировать ему надлежащее предоставление транспортных услуг. Подобное решение законодателя представляется обоснованным и логичным — это способствует не только укреплению безопасности дорожного движения, но и развитию рынка транспортных услуг. Перевозчики, стремясь привлечь клиентуру, должны надлежащим образом исполнять обязанности, стремиться увеличить качество оказываемых ими услуг. Хотя стоит признать, что жесткие требования отталкивают большое количество малых предпринимателей, что влечет за собой снижение уровня пассажирских перевозок и их качества, способствует развитию монополистической деятельности уже существующих перевозчиков.

Значение договора перевозки пассажира и багажа нельзя недооценивать. Благодаря стабильным перемещениям граждан решается целый ряд различных проблем: экономических, политических и социальных.

---

[1] Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажира и багажа (вместе с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств — участников Содружества Независимых Государств) (г. Бишкек, 9 октября 1997 г.).

[2] См.: Пункт 43 постановления Правительства РФ от 2 марта 2005 г. № 111 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности».

УДК 351.81

© Тульская Е. А.
— адъюнкт Всероссийского института
повышения квалификации сотрудников МВД России
tulyanochka@mail.ru

СЛУЖЕБНАЯ ДИСЦИПЛИНА И ЕЕ РЕАЛИЗАЦИЯ В ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье рассматривается дисциплинарная практика в сфере внутренних дел, как объект правового регулирования, раскрывается сущность дисциплины в сфере внутренних дел, а также указываются средства обеспечения дисциплинарной практики. В статье также обращается внимание на функции дисциплинарной практики.

Ключевые слова: полиция; полицейский; дисциплина; законность; правопорядок; поощрение; взыскание; стимулирование.

© Tulskaya E.
— associate of the Russian Institute
of advanced training of the Ministry
of internal Affairs of the Russian Federation

DISCIPLINE AND ITS IMPLEMENTATION IN BODIES OF INTERNAL AFFAIRS ON TRANSPORT

Abstract. The article discusses the disciplinary practices in the sphere of internal Affairs, as an object of legal regulation, reveals the essence of the discipline in the field of internal Affairs, as well as the means of ensuring that disciplinary practices.

Keywords: police; COP; discipline; legality; encouragement; recovery; stimulation.

Органы внутренних дел играют важную роль в обеспечении правопорядка на транспорте, и в связи с этим вопросы законности и служебной дисциплины в деятельности сотрудников органов внутренних дел на транспорте имеют первостепенное значение. Есть объективная необходимость рассмотреть административно-правовые средства обеспечения дисциплины в деятельности сотрудников полиции, осуществляющих свои функциональные обязанности на транспорте.

Вопросы дисциплины и законности в сфере внутренних дел имеют ключевое значение. Обусловлено это тем, что без должной дисциплины в органах внутренних дел сотрудникам полиции будет просто невозможно

осуществлять задачи по обеспечению правопорядка и защите прав и свобод граждан. Вопросы, связанные с обеспечением дисциплины, проходят через все составляющие механизма прохождения службы в органах внутренних дел. Дисциплинарная практика, реализуемая в системе МВД России, позволяет осуществлять различные правовые и организационные мероприятия, связанные с укреплением законности и дисциплины в сфере внутренних дел.

Дисциплина — категория содержательная, включает различные компоненты, обусловленные ее институциональной и функциональной сущностью. Однако применительно к теме обозначенной проблемы нас интересует, прежде всего, правовой аспект, поскольку он самым непосредственным образом связан с правовым регулированием дисциплинарной практики в органах внутренних дел.

Дисциплинарная практика в сфере внутренних дел является объектом регулирования различных отраслей права, но наиболее содержательно данные отношения регламентируются нормами административного права. Обусловлено это предметом данной отрасли, а также тем, что нормы административного права закрепляют как стимулирующие, так и охранительные аспекты, связанные с регулированием служебных отношений, складывающихся в процессе прохождения службы в органах внутренних дел.

От качества правового регулирования отношений, связанных с обеспечением дисциплинарной практики, зависит эффективность служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел. Обратим внимание, что нормы, определяющие отношения, связанные с регулированием дисциплинарной практики, реализуются во внутриорганизационном аспекте административной деятельности, а потому их реализация практически не видна для обычных граждан. Тем не менее качество регулирования дисциплинарных отношений прямо отражается на самых разнообразных аспектах служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел. Надлежащим образом отрегулированная и организованная дисциплинарная практика позволяет сделать служебные отношения в сфере внутренних дел максимально стабильными и предсказуемыми. Именно из этого необходимо исходить, определяя правовое содержание дисциплинарной практики сфере внутренних дел.

Дисциплинарная практика как элемент службы в органах внутренних дел не может существовать вне правового воздействия, поэтому есть основания рассмотреть ее правовую регламентацию.

Как следует из Федерального закона от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» регулирование правоотношений, связанных со службой в органах внутренних дел, осуществляется в соответствии с Конституцией РФ, Федеральными законами от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», от 19 июля 2011 г.

№ 247-ФЗ «О социальных гарантиях сотрудникам органов внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и др. Кроме того отношения, связанные со службой в органах внутренних дел, регламентируются нормативными правовыми актами Президента РФ, Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти в сфере внутренних дел. Обозначенный перечень нормативных правовых актов позволяет сделать вывод о том, что в настоящее время сформировалась содержательная иерархическая система документов, регламентирующих служебные отношения в органах внутренних дел, ряд предписаний соответствующих документов самым непосредственным образом касается регулирования отношений, связанных с дисциплинарной практикой в органах внутренних дел.

Нормы международного права устанавливают универсальные стандарты правового поведения, в нашем случае касающиеся вопросов полицейской деятельности. В качестве примера можно привести Кодекс поведения должностных лиц по поддержанию правопорядка (принят на 106-м пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН Резолюцией от 17 декабря 1979 г. 34/169). В обозначенном документе содержатся предписания, которые касаются защиты прав и свобод человека и гражданина в сфере осуществления полицейской деятельности. Обратим внимание, что соответствующие предписания также косвенно направлены на регулирование законности и дисциплины в деятельности полицейских. В частности, в обозначенном документе определяется, что должностные лица по поддержанию правопорядка постоянно выполняют возложенные на них законом обязанности, служа общине и защищая всех лиц от противоправных актов в соответствии с высокой степенью ответственности, требуемой их профессией (ст. 1). Выглядит очень важным с точки зрения обеспечения служебной дисциплины положение о том, что при выполнении своих обязанностей должностные лица по поддержанию правопорядка уважают и защищают человеческое достоинство и поддерживают и защищают права человека по отношению ко всем лицам (ст. 2).

Нормативные правовые акты МВД России касаются самых различных аспектов дисциплинарной практики в органах внутренних дел на транспорте. Исходя из этого, их условно можно подразделить на нормативны правовые акты общего характера, нормативные правовые акты, касающиеся применения мер дисциплинарного воздействия, а также нормативные правовые акты, определяющие порядок применения мер поощрения и иных стимулирующих мер. В настоящее время в структуре МВД России сформировалась в целом системная регламентация дисциплинарной практики, в которой каждый нормативный правовой акт выполняет свою функциональную роль. В завершении нужно отметить, что от качественного нормативного правового регулирования дисциплинарной практики в системе МВД России зависит уровень законности и правопорядка в нашей стране.

УДК 656.073

© Рощина О. Е.
— доктор экономических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Менеджмент»
Столичной финансово-гуманитарной академии
Roschina.olga.e@mail.ru

ИНТЕГРИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ МНОГОФАКТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Аннотация. В статье анализируются возможности взаимодействия основных видов транспорта с учетом специфики грузоперевозок в регионах; рассматриваются особенности перевозки грузов отдельными видами транспорта с учетом промышленного развития региона.

Ключевые слова: транспорт; система; взаимодействие; программа; задачи; специфика; эффект; промышленное развитие.

© Roschina O.
— doctor of economic sciences, professor,
head of chair «Management» Capital financial
and humanitarian Academy

INTEGRATED MULTI-FACTOR SYSTEM OF CARGO TRANSPORTATION

Abstract. The article analyzes the possibility of interaction of the basic modes of transport taking into account the specifics of transportation in the regions. Discusses the features of the cargo transportation by separate types of transport, taking into account the industrial development of the region.

Keywords: transport; system; interaction; program; objectives; specificity; effect; industrial development.

Развитие транспортной системы создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков. В условиях рыночных отношений роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны, от состояния наличия транспортной инфраструктуры зависит эффективность работы предприятий, что в условиях рынка напрямую связано с их жизнеспособностью. Сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без развитой системы транспорта невозможно, и как следствие, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Основными видами транспорта всегда являются: железнодорожный, автомобильный, авиационный, трубопроводный, морской и внутренний водный. Взаимодействия между основными видами образуют транспортную систему России. Большая часть грузо- и пассажирооборота приходится на железнодорожный транспорт. Важное место в грузообороте занимает также трубопроводный и морской транспорт, а в пассажирообороте — автомобильный и авиационный. Именно такая интеграционная структура грузо- и пассажирооборота связана с технико-экономическими особенностями каждого вида транспорта, обширной географией территорий, природно-климатическими условиями России, которые способствуют максимально эффективному использованию всех возможностей системы.

Немаловажное значение имеет и себестоимость осуществляемых перевозок различными видами транспорта. В перевозке грузов наиболее дешевыми являются трубопроводный, морской, железнодорожный и внутренний водный транспорт, а в перевозке пассажиров — железнодорожный. Однако необходимо отметить, что эффективность использования того или иного вида транспорта необходимо рассматривать в каждом конкретном случае с учетом специфических факторов, таких как вид груза, его масса, расстояние перевозки, сроки доставки, транспортабельность, технико-эксплуатационные условия необходимого участка пути.

Уровень развития транспортной системы Российской Федерации имеет существенное различие по районам. Обеспеченность путями сообщения как по общей длине, так и по плотности — километров пути на 1000 км площади, отличается в десятки и более раз. Наиболее развитую транспортную систему имеют Центрально-Черноземный, Центральный, Северо-Западный, Северо-Кавказский, Волго-Вятский районы, и наименее развитую — Дальневосточный, Восточно-Сибирский, Западно-Сибирский, Северный экономические районы[1].

Отличаются районы и по структуре грузооборота. В районах, где разрабатываются такие полезные ископаемые, как железная руда, уголь, основные перевозки осуществляются по железным дорогам; там, где добывают нефть, газ, велика доля трубопроводного транспорта; в районах, где разрабатываются лесные ресурсы, значителен удельный вес внутреннего водного транспорта; в районах, специализирующихся на обрабатывающих отраслях промышленного производства, главная роль принадлежит железнодорожному транспорту. Так, с учетом специфики региона в Западно-Сибирском преобладает железнодорожный транспорт и высок удельный вес трубопроводного транспорта, в Центральном районе подавляющая часть перевозок осуществляется по железной дороге. Районы с преобладанием добывающих отраслей промышленного производства имеют активный транспортный баланс, т.е. вывоз превышает ввоз, так как масса сырья

[1] *Беляев В. М., Миротин Л. Б.* Основы менеджмента на транспорте. М. : Академия, 2010. С. 55.

и топлива больше массы готовой продукции, а районы с преобладанием обрабатывающих отраслей промышленности соответственно — пассивный, т.е. ввоз превышает вывоз.

Мощности транспортных потоков также имеют существенные различия и зависят от размещения основных источников сырья, топлива, материалов. Можно выделить три основных магистральных направления транспортной системы страны.

1. Широтное магистральное сибирское направление «восток—запад» и обратно. Данное направление включает железнодорожные, трубопроводные пути и водные с использованием рек бассейна Волги и Камы.

2. Меридиональное магистральное центрально-европейское направление «север—юг» с выходом на Кавказ, Украину — обслуживается в основном железнодорожными путями.

3. Меридиональное Волго-Кавказское магистральное направление «север—юг» по Волге, железнодорожным и трубопроводным путям, связывающее Поволжье и Кавказ с Центром, Севером европейской части страны и с Уралом. По этим главным магистральным направлениям идут основные грузопотоки страны и тесно взаимодействуют железнодорожный, внутренний водный и автомобильный виды транспорта. Магистральные авиатрассы также в основном совпадают с сухопутными путями. Помимо основных магистральных направлений имеется густая транспортная сеть внутрирайонного и местного значения. Сочетаясь между собой, они образуют единую транспортную систему России[1].

По мере трансформации производительных сил страны в целом и отдельных ее районов транспортная «система нуждается в постоянном совершенствовании как в области рационализации размещения, так и ее качественного уровня: обновления материально-технической базы, улучшения организационно-управленческой системы, использования инновационных разработок. Развитие транспортной системы Российской Федерации нацелено на более полное обеспечение потребностей хозяйства и населения страны транспортными услугами»[2].

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место в грузообороте всех видов транспорта (56,7%) и в пассажирообороте (33,7%)[3]. Он имеет целый ряд достоинств, которые и определили его преимущественное развитие в стране. Железнодорожный транспорт характеризуется относительно свободным размещением, надежностью, регулярностью, универсальностью вне зависимости от времени года, суток, условий погоды. Он дает возможность осуществлять массовые перевозки грузов и пассажиров, что укрепляет его преимущества, повышает производительность труда и

---

[1] *Беляев В. М., Миротин Л. Б.* Основы менеджмента на транспорте. М. : Академия, 2010. С. 75.

[2] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

[3] www.gks.ru

значительно снижает себестоимость перевозок. Кроме того, он позволяет экономить жидкое углеводородное топливо за счет широкой электрификации.

Железнодорожный транспорт особенно эффективен при перевозках на дальние расстояния, а с учетом огромной протяженности территории России он и в перспективе останется ведущим видом транспорта в массовых грузовых перевозках на дальние расстояния и в пассажирских перевозках на средние расстояния и в пригородных сообщениях.

Размещение железнодорожной транспортной сети по территории России весьма неравномерное. Густой и разветвленной железнодорожной сетью обладает европейская часть страны. Конфигурация сети — радиально-кольцевая с центром в Москве. В восточной части страны железнодорожная сеть имеет ярко выраженное широтное направление с малой разветвленностью. Важнейшей магистралью, связывающей Центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком является Трансконтинентальная железная дорога: Москва — Рязань — Рузаевка — Сызрань — Самара — Уфа — Челябинск — Иркутск — Чита — Хабаровск — Владивосток, длиной 9332 км. Построена Байкало-Амурская магистраль, Усть-Кут — Комсомольск-на-Амуре[1].

Важное значение для России имеют Южно-Сибирская и Среднесибирская железнодорожные магистрали, проходящие через территорию Казахстана. В меридиональном направлении действует участок Тюмень — Сургут — Уренгой.

Плотность железнодорожной сети в Российской Федерации мала — 5 км на 1000 км, поэтому очень высока грузонапряженность железных дорог. Железными дорогами за один год перевозится 1630 млн т грузов и 2,4 млрд[2] пассажиров. Пассажирские перевозки убыточны, идет деградация транспортного хозяйства, замедлилось развитие железнодорожной сети. Резко сокращаются поставки рельс, шпал, транспортных средств, не хватает средств для расчетов с поставщиками.

Распад СССР и разрыв транспортно-экономических связей имеет тяжелые последствия. Например, даже участок Транссиба проходит через территорию сопредельного государства Казахстан, не говоря уже о Среднесибирской и Южно-Сибирской магистралях. Надо отметить, что это самые грузонапряженные магистрали, обслуживающие связи «восток—запад» России. Именно по данному направлению грузоперевозок необходимо предпринять кардинальные меры и ускорить процесс интеграции.

Участок дороги через Тюмень, минуя Казахстан, по технико-экономическим данным не в состоянии пропустить грузы Транссиба, а тем более взять хотя бы часть грузов Среднесибирской и Южно-Сибирской

---

[1] *Левиков Г. А., Тарабанько В. В.* Смешанные перевозки: состояние, проблемы, тенденции. М. : ТрансЛит, 2008. С. 96.

[2] www.gks.ru

железных дорог. Нерациональные перевозки на железнодорожном транспорте сохраняются, так как они связаны с недостатками в размещении и развитии производства во многих отраслях хозяйства страны.

Основные направления развития железнодорожного транспорта разрабатываются в рамках комплексной программы «Транспорт России». Важную роль во внешнеэкономических связях страны играет морской транспорт. Он является одним из основных источников получения валютных средств. Производственные мощности портов позволяют обеспечивать только 54% потребности переработки грузов[1]. Основные грузы, перевозимые морским транспортом, — нефть, руды, стройматериалы, каменный уголь, зерно, лес. Крупные порты — Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Астрахань, Новороссийск, Туапсе, Находка, Владивосток, Ванино и др. В связи с освоением Арктических территорий и Дальнего Востока обеспечена круглогодичная навигация в Норильск, Ямал, Новую Землю. Здесь наибольшее значение имеют порты: Дудинка, Игарка, Тикси, Певек. Намечено строительство двух портов в Санкт-Петербурге. Россия имеет перегрузочные комплексы сухогрузов и наливные суда, но после распада СССР страна осталась без комплексов по перевалке калийных солей, нефтяных грузов и сжиженного газа, без железнодорожных переправ на Германию и Болгарию, остался только один припортовый элеватор по приемке импортного зерна и один специализированный комплекс по приемке импортного сахара-сырца. 60% российских портов не в состоянии принимать крупнотоннажные суда из-за недостаточных глубин.

Очень нерациональна структура транспортного флота. Проблемы морского транспорта России требуют незамедлительного комплексного решения, так как оказывает большое влияние на объем внешнеторгового оборота, реализуются проекты крупных портов река—море. Подписаны международные соглашения о совместном строительстве крупных транспортных логистических модулей между Китаем и Россией на Дальнем Востоке, Финляндией, Швецией и Россией на Западе. Ввод в эксплуатацию современных транспортно-логистических модулей поможет решить проблему многофакторных перевозок с минимальными затратами.

Речной транспорт имеет небольшой удельный вес в грузе- и пассажирообороте России. Связано это с тем, что основные потоки массовых грузов осуществляются в широтном направлении, а большинство судоходных рек имеет меридиональное направление. Также негативное влияние оказывает сезонный характер речных перевозок. Речной транспорт уступает другим видам и в скорости движения, но он обладает и преимуществами: более низкой себестоимостью перевозок, требует меньше капитальных затрат на обустройство путей, чем в сухопутных видах транспорта. Основные виды грузов речного транспорта — минеральные стройматериалы, лес, нефть, нефтепродукты, уголь, зерно. Большая часть оборота речного

[1] www.mintransinfo.ru

транспорта приходится на европейскую часть страны. Важнейшей транспортной речной магистралью является Волга со своим притоком Камой. На севере европейской части России заметную роль играют Северная Двина, Онежское и Ладожское озера, реки Свирь и Нева. Большое значение для развития речного транспорта в стране имело создание единой глубоководной системы и строительство Беломоро-Балтийского, Волго-Балтийского, Московско-Волжского и Волго-Донского каналов[1].

В связи с нарастающим освоением природных ресурсов на востоке страны возрастает транспортное значение Оби, Иртыша, Енисея, Лены, Амура. Особенно заметна их роль в обеспечении районов пионерного освоения Арктических территорий, где практически отсутствуют сухопутные транспортные магистрали.

В настоящее время в связи с экономическим кризисом идет сокращение объемов перевозок грузов и пассажиров речным транспортом, протяженности внутренних водных судоходных путей, количества причалов.

Автомобильный транспорт в основном используется для перевозки небольших потоков грузов на короткие расстояния. Это связано со сравнительно высокой себестоимостью данного вида транспорта и его малой грузоподъемностью. К достоинствам автомобильного транспорта следует отнести высокую скорость и возможность доставки грузов от «двери до двери» без дополнительных затрат на перегрузку. Обеспеченность автодорогами с твердым покрытием служит важным показателем развития транспорта в стране. В России 40% сельских населенных пунктов не имеют связи с сетью путей сообщения общего пользования. Качество автодорожной сети невысокое: 11% автодорог грунтовые, 1/3 дорог с твердым покрытием — гравийные, щебеночные, шлаковые и булыжниковые, они не соответствуют техническим нормам. Такие дороги быстро изнашиваются и требуют ремонта, а в условиях экономического кризиса ремонтные работы имеют тенденцию к сокращению. Также необходимо учесть, что в России производится только 10—12% грузовых автомобилей и автобусов от уровня производства в бывшем СССР, данный факт существенно осложняет развитие автомобильного транспорта.

Трубопроводный транспорт отличается наименьшей себестоимостью и используется для перекачки нефти, нефтепродуктов, газа. Преимуществами этого вида транспорта также являются: возможность функционирования в течение всего года, высокая производительность труда, минимальные потери при транспортировке, возможность прокладки трубопроводов по кратчайшему расстоянию практически вне зависимости от рельефа местности. Развитие сети магистральных нефте- и газопроводов связано с географией добычи нефти и газа и районов их потребления.

Воздушный транспорт занимает третье место по объему пассажирских

[1] *Левиков Г. А., Тарабанько В. В.* Смешанные перевозки: состояние, проблемы, тенденции. М. : ТрансЛит, 2008. С. 106.

перевозок. Он также используется в народном хозяйстве для перевозки срочных грузов, при строительстве трубопроводов, мостов, линий электропередач, в проведении работ для сельского хозяйства, геологоразведки, рыбного промысла. Уровень развития воздушного транспорта является показателем степени научно-технического потенциала страны. В последние годы замедлились темпы развития воздушного транспорта.

Транспорт является важным связующим звеном в экономике Российской Федерации, без которого невозможно нормальное функционирование ни одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны. Стабилизация экономики и ее подъем невозможны без решения основных проблем транспортного комплекса. В настоящее время разрабатывается комплексная программа «Транспорт России». В первую очередь требуют решения вопросы увеличения инвестиций в эту отрасль, привлечения иностранного капитала, налаживания работы поставщиков транспортного комплекса — транспортного машиностроения, электротехнической и электронной промышленности, приборостроения, стройиндустрии. В самом транспортном комплексе необходима более тесная координация работы всех видов транспорта между собой и с отраслями народного хозяйства.

Одной из основных задач также является восстановление транспортно-экономических связей со странами ближнего зарубежья, так как транспортный комплекс СССР формировался как единое целое, и обособленное функционирование его отдельных частей привело к деградации транспортного хозяйства не только России, но всех бывших республик СССР. Остро стоят проблемы транспортного обеспечения сельских населенных пунктов, пассажирских перевозок в крупных городах, снижения отрицательного влияния транспорта на природную среду и человека. Переход к рыночным отношениям транспортного комплекса России сложен из-за сформировавшейся ранее сильно централизованной структуры управления и созданных ранее сверхкрупных транспортных монополий. При решении проблемы разгосударствления отдельных частей транспортного комплекса, создания условий для конкуренции возникла объективная необходимость малого и среднего бизнеса. Активно идет процесс приватизации автотранспортных предприятий, создания мелких акционированных авиакомпаний, предприятий водного транспорта.

В условиях динамичных рыночных отношений на первый план в развитии транспортной системы России выдвигаются задачи наиболее полного и качественного удовлетворения потребностей в транспортных услугах промышленных предприятий и населения, что способствует экономическому развитию территорий.

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме в РИО института автором лично либо по электронной почте albinadg@mail.ru.

Имя файла определяется по фамилии первого автора.

2. Статья должна содержать:

— название статьи на русском и английском языках;

— ключевые слова (5—7 слов) на русском и английском языках;

— аннотацию 4—6 строк (на русском и английском языках);

Сведения об авторе (авторах):

— фамилия, имя, отчество (полностью);

— место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);

— должность, ученая степень, ученое звание, иные почетные звания (при наличии);

— адрес электронной почты.

3. Объем материала — от 3 до 10 страниц формата А4.

4. Список литературы. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ 7.0.5-2008.

5. Авторами, не имеющими ученого звания и (или) ученой степени, дополнительно представляется рецензия доктора или кандидата наук по профилю статьи.

Аспиранты, соискатели ученой степени и студенты представляют рецензию научного руководителя, а также выписку из заседания кафедры о рекомендации статьи для опубликования.

6. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.