ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 7 (19) - 2017

РОСТРАНСНАДЗОР ФСБ РОСИИ МВД РОССИИ МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2017. № 7 (19)

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

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Суденко В. Е.
Террористический акт и диверсия на железнодорожном транспорте: дифференциация понятий и содержания 7

ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ НА ТРАНСПОРТЕ

Суденко В. Е.
Преступления, совершаемые в состоянии алкогольного опьянения на транспорте 16

Куртынов И. В.
Особенности организации расследования преступлений, совершенных на объектах транспорта 23

Жаворонков В. А.
Некоторые меры по предупреждению краж автотранспортных средств 31

Новикова О. В.
Этапирование заключенных железнодорожным транспортом 38

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Духно Н. А.
Отраслевое транспортное образование 42

Постол О. Л., Панкратова О. Н.
Нетрадиционные и традиционные оздоровительные средства в целях сохранения высокой работоспособности и профилактики заболеваний машинистов высокоскоростных поездов 56

СТРАХОВАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ

Корякин В. М.
Об изменениях в порядке страхования гражданско-правовой ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира и его имуществу 61

СТАТИСТИКА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Груздева Л. М.
Анализ статистики дорожно-транспортных происшествий
и их последствий в Республике Казахстан за 2012—2016 годы 66

ИЗ ИСТОРИИ ТРАНСПОРТА

Петров Ю. И.
Главное общество российских железных дорог:
ожидания и свершения 73

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность».....84

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 343.326:656.2

© Суденко В. Е.
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))

ТЕРРОРИСТИЧЕСКИЙ АКТ И ДИВЕРСИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ПОНЯТИЙ И СОДЕРЖАНИЯ

Аннотация. В статье рассматриваются понятия террористического акта и диверсии, дается их уголовно-правовая характеристика и содержание, применительно к железнодорожному транспорту. Раскрыта криминалистическая характеристика теракта и диверсии, указаны сходства и различия рассматриваемых преступлений.

Ключевые слова: террористический акт; диверсия; состав преступления; объект теракта; объект диверсии.

© Sudenko V.
— candidate of legal sciences, associate professor, associate professor
of the department «Criminal law, criminal procedure and forensics»
of Law Institute of the Russian University of transport

ERRORIST ATTACK AND SABOTAGE ON RAILWAY TRANSPORT: DIFFERENTIATE CONCEPTS AND CONTENT Of

Abstract. The article discusses the concept of terrorist act and acts of sabotage, given their criminally-legal characteristic and content, in relation to rail transport. Disclosed criminological characteristics of attack and sabotage, identifies the similarities and differences between the crimes in question.

Keywords: terrorist act, sabotage, crime, the object of a terrorist attack, sabotage.

В современном мире набирают обороты не только внутригосударственные конфликты, но и, что намного опаснее, конфликты между государствами. А это ведет к совершенствованию оружия, боевой техники, средств ведения войны или локальных военных конфликтов, подготовки

солдат и информационного обеспечения и управления вооруженных сил. В этих условиях расширяется сфера деятельности отдельных организованных преступных группировок и некоторых государств по проведению операций против своих настоящих и потенциальных противников с использованием шпионажа, террористических актов, диверсий и других методов вмешательства в дела государств, что подрывает авторитет их органов власти и нередко вынуждает их на ответные действия.

Примером этого являются взрывы жилых домов в Москве, Волгодонске, Каспийске, подрыв взрывных устройств в электропоездах на Кавказских Минеральных водах, взрывы в московском метро, в поездах Испании, использование самолетов для подрывов международного торгового центра в Нью-Йорке с гибелью тысяч человек, комплекса зданий Пентагона в Вашингтоне и другие террористические акты. В новом тысячелетии и столетии террористические акты становятся одной из важнейших проблем всего мира, всего человечества, угрожающих сложившимся, хотя и не совсем совершенным, мировым и внутригосударственным порядкам. Эти преступления направлены на основные ценности нашей цивилизации — на право каждого человека жить, быть свободным, иметь собственность и т.п.

Сложившаяся обстановка требует от мирового сообщества расстановки приоритетов и переоценки характера международного сотрудничества, трансформации подходов к решению внутринациональной безопасности, что, в свою очередь, обусловило необходимость изучения понятия, признаков, сущности и причин этого явления, а также определения методов и способов сначала локализации, а затем и полной нейтрализации терроризма.

В 2001 г. эти проблемы рассматривались в Иркутске на «Круглом столе», организованном Центром изучения транснациональной организованной преступности и коррупции, где особое внимание уделялось угрозам, исходящим от различных экстремистских группировок.

С сентября 2001 г., после совершенных в США террористических актов, значительное число политических деятелей и наблюдателей начали говорить, что в мире наступило новое время, а именно время кризиса международной системы безопасности. Но подобные рассуждения и заявления звучат лишь как обобщения, не сопровождаемые никакими разумными предложениями. В этих размышлениях можно отметить только одно сходство: действительно необходимая на тот момент акция возмездия со стороны, прежде всего США, хотя и была поддержана большей частью мирового сообщества, тем не менее не стала панацеей в деле укрепления мировой безопасности. Причина этого — роль США в деле «наведения» порядка в мире по своим меркам, многократно повторяемые одни и те же ошибки. Мировое сообщество, выдержавшее весь ужас последствий терроризма, консолидируется и переосмысливает понятия добра и зла с точки зрения глобальной безопасности и приходит к выводу о необходимости преобразования существующей политической организации всего сообщества, в то

же время продолжая поддерживать наиболее основные направления социального и экономического развития — направления, которые, по сути, и привели к росту и широчайшему распространению терроризма. С учетом сказанного возникает объективная необходимость не только переосмысления, но и пересмотра целей и последовательности политических преобразований.

Терроризм как явление возник в древние времена, но для нас не так важно, как долго длится его история, важно то, что он (терроризм) идет параллельно с историей развития человечества и борьбы с терроризмом[1].

Ответственность за результаты борьбы с преступностью вообще и террористическими актами в частности несут государства. Об этом говорят не только ученые, но и члены Комитета ООН по предупреждению преступности и борьбе с нею в своем обращении к государствам: «…борьба с преступностью выступает в качестве основной ответственности государств. Она чрезвычайно важна. Это необходимое условие национального прогресса. В той мере, в какой государство не сможет обеспечить безопасность своих граждан, своих завоеваний и основных институтов, в той мере будет сдерживаться экономическое, социальное и культурное развитие этого государства»[2].

В наши дни борьба с преступностью значительно осложнена невероятным ростом противозаконного оборота оружия, взрывных устройств, взрывчатых веществ и компонентов для их производства, что представляет высочайшую опасность и для отдельного человека, и для отдельного государства, и для континентов и всех людей на земле. К таким преступлениям относятся терроризм и диверсионные акты. Борьба с терроризмом, коррупцией, фальшивомонетничеством, незаконной торговлей оружием, наркотиками настоятельно требует согласованности действий не только различных правоохранительных органов одного государства, но и правительств разных государств, поскольку преступления, совершаемые организованными криминальными, террористическими и экстремистскими группировками, имеют устойчивую тенденцию к росту, приобретая признаки транснационального характера.

Криминалисты отмечают, что преступления совершаются такими способами, которые ранее не были им известны. Это относится и к преступлениям террористического характера.

Однако наряду с необходимостью усиления борьбы с террористическими актами и диверсиями имеются и некоторые проблемы. Вызывают недоумение постоянные изменения действующего Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ), когда, например, в ст. 205 вносились изменениям в 2006, 2009, 2010, 2016 гг., а кроме того были включены

[1] *Гузиков В. Г.* Особенности технико-криминалистического обеспечения пресечения, раскрытия и расследования преступлений, связанных с терроризмом : автореф. дис. … канд. юрид. наук. Волгоград, 2003.

[2] Известия. 1991. 13 апр.

ст. 205.1, 205.2, 205.3, 205.4, 205.5, 206.6, 361, устанавливающие ответственность за террористические акты и преступления, сопряженные с терроризмом[1].

Вносились изменения и дополнения в ст. 281 УК РФ, которая устанавливает уголовную ответственность за совершение диверсии, в 2008, 2010 гг., включившие в диспозицию данной статьи словесный оборот «объекты транспортной инфраструктуры»[2].

Раскроем уголовно-правовую характеристику террористического акта, в которую входят элементы состава преступления и их признаки.

В качестве объекта террористического посягательства выступают интересы общественной безопасности, т.е. защита законных интересов граждан, в том числе их жизни, духовных и материальных ценностей общества от угроз внутреннего и внешнего характера. К материальным последствиям следует отнести и террористические акты на объекты транспортной инфраструктуры, в том числе электрички на железных дорогах, самолеты, автобусы. Террористические акты направлены против интересов неопределенного круга лиц, прежде всего физических, и, одновременно, посягают на интересы органов власти и международных организаций.

Объективная сторона терроризма содержит альтернативные действия: совершение взрывов или поджогов, или действий, а кроме того, угроза совершить указанные действия (ст. 205 УК РФ). Взрыв представляет собой высвобождение огромной по объему энергии за очень короткое время. Поджог означает искусственное создание неконтролируемого горения какого-либо объекта. Иными действиями, устрашающими население при акте терроризма, мы считаем такие, при которых могут погибнуть люди или будет причинен значительный имущественный ущерб, либо могут наступить другие общественно опасные последствия. К иным действиям также относятся такие действия виновного, посредством которых разрушаются плотины на реках и иных водоемах, гидросооружения, что может привести к затоплению населенных пунктов, посевов, гибель скота и т.п., а также порча объектов сигнализации и связи на железнодорожном, речном, воздушном транспорте, которые могут привести к крушениям, катастрофам, авариям, разрушению железнодорожных путей, гибели людей, причинению вреда здоровью или имуществу, либо угрозы совершить подобные акции.

---

[1] Федеральный закон от 6 июля 2016 г. № 374-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О противодействии терроризму” и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления дополнительных мер противодействия терроризму и обеспечения общественной безопасности».

[2] См.: Федеральные законы от 30 декабря 2008 г. № 321-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам противодействия терроризму»; от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности».

В ч. 1 ст. 205 УК РФ основной состав терроризма сконструирован законодателем по типу формальных и это преступлений считается оконченным либо после совершения одного или сразу нескольких вышеуказанных действий, либо после высказывания реальной угрозы совершить такие действия.

Говоря о психическом отношении виновного к террористическим действиям, отметим, что здесь имеют место альтернативные цели. Террористический акт совершается только с прямым умыслом и при наличии одной или сразу обеих целей: дестабилизировать деятельность органов власти или международных организаций либо воздействовать на них с целью принятия ими определенного решения либо отказа от такого решения.

Виновным в террористическом акте может быть физическое вменяемое лицо, которое достигло 14 лет на момент совершения преступления, гражданин России, иностранец, лицо без гражданства.

Остановимся на сходном с террористическим актом преступлении — диверсии. В переводе с латинского термин *diversio* означает «отклонение», «отвлечение»[1]. Мы применительно к теме статьи подразумеваем под диверсией вид подрывной деятельности в виде различных повреждений, поджогов, взрывов, иных действий, направленных против военных, промышленных и других объектов и приводящих к их разрушению или повреждению.

Подобные действия перечислены в ст. 9 Положения о преступлениях государственных (контрреволюционных и особо для Союза ССР опасных преступлениях против порядка управления), утвержденное постановление ЦИК СССР от 25 февраля 1927 г. и определялся как «разрушение или повреждение с контрреволюционной целью, взрывом, поджогом или иными действиями, железнодорожных или иных путей и средств сообщения, средств народной связи, водопровода, общественных складов и других сооружений или государственного или общественного имущества».

Диверсия — это операция, направленная не прямую на победу над неприятелем, а это совершение действий, причиняющих противнику такой ущерб, который поспособствует его поражению в будущих сражениях. К типичным примерам диверсионной войны со стороны одного государства в отношении другого можно отнести систематические бомбардировки Ирака, т.е. генеральное сражение избегается, но устраиваются смелые авиарейды с бомбежками по тылам неприятеля. Более того, ведущиеся в последние десятилетия разговоры о полном военном превосходстве Запада базируются лишь на опыте диверсий против Ирака. Президент США Буш-младший еще раз попытался показать, что ныне международное право в американском толковании, получило то, чего ранее не имело, — неограниченную санкцию на применение военной мощи, подтвердив это очередной диверсией против Саддама Хусейна.

[1] Словарь иностранных слов. М. : Русский язык, 1980. С. 166.

В Законе СССР от 25 декабря 1958 г. «Об уголовной ответственности за государственные преступления» использовался термин «диверсия» и были перечислены способы совершения этого преступления (включая массовые отравления, распространения эпидемий и эпизоотий) и уточнена цель — ослабление Советского государства.

Уголовный кодекс РСФСР 1960 г. в ст. 68 определял диверсию в виде разрушения или повреждения путем взрыва, поджога, другим способом зданий, сооружений, путей сообщения, средств транспорта и связи, иного государственного и общественного имущества, совершение массовых отравлений или распространение эпидемий и эпизоотий с целью ослабления Советского государства.

Иными словами, под диверсионными актами понимаются умышленные действия по повреждению, уничтожению, разрушению экономически важных для государства и населения объектов, совершаемые с целью нанести ущерб экономической безопасности данного государства и тем самым подорвать его обороноспособность. Диверсии осуществляются представителями государства или его органами, которые видят в стране — адресате диверсионных действий — своего предполагаемого или настоящего противника. При этом диверсионные действия, в отличие от террористического акта, проводятся тайными, скрытыми способами, не в виде прямых военных действий, хотя совершаются и в военное время с целью причинения ущерба противоположной стороне.

В военное время диверсии производятся небольшими силами для дезориентирования противника, отвлечения его сил с основного направления. Примером подобной диверсии был рейд атамана Платова при Бородинском сражении.

С изобретением динамита и других подобных взрывчатых веществ небольшие группы смогли проводить в тылу врага эффективную деятельность. Во время франко-прусской войны в январе 1871 г. французами были взорваны ряд мостов в тылу германских войск, которые осаждали Париж, прервав на 15 дней железнодорожное сообщение. На железной дороге буры плодотворно осуществляли диверсии в 1899—1902 гг. во время англо-бурской войны.

В Испании в 1936—1939 гг. в 14-м корпусе республиканцев имелись диверсионные бригады и отряды, подрывавшие железные и шоссейные дороги, телеграфные и телефонные линии связи.

Широко применялись диверсии во время Второй мировой войны, для чего создавались специальные войсковые диверсионные подразделения. В английской и американской армиях их осуществляли диверсионно-разведывательные отряды «командос». Немецкие специальные подразделения осуществляли диверсии на железных и автомобильных дорогах Советского Союза, на заводах и армейских складах вооружений и продуктов. Специально обученные пловцы итальянских военно-морских сил совершали диверсии, прикрепляя мины к днищам кораблей противника.

В годы Великой Отечественной войны в тылу немецких войск проводили диверсии специальные инженерные части и подразделения гвардейских минеров. Диверсии стали основой боевых действий партизан и подпольщиков. Их небольшие группы причиняли диверсиями весьма крупный вред противнику, сами при этом несли минимальные потери. Главным объектом их деятельности являлись вражеские коммуникации, на которых тысячи железнодорожных эшелонов с военными грузами и солдатами были пущены под откос, несколько сотен железнодорожных мостов и тысячи автомобильных мостов и дорог в тылу врага были взорваны партизанами и специальными отрядами Красной Армии и войск НКВД.

Попытаемся раскрыть содержание состава диверсии. В качестве объекта диверсионного посягательства выступают интересы конституционного строя, экономической и оборонной безопасности государства, в отношении которого осуществляется диверсия, а в ч. 3 ст. 281 УК РФ — объект сложный, помимо названных выше интересов еще и жизнь человека, т.е. интересы относительно неприкосновенности его жизни.

Предметом диверсии могут быть: пути сообщения в виде транспортных магистралей всех видов транспорта; средства сообщения — все виды транспортных средств, в том числе трубопроводы; средства связи — технические и программные устройства, в том числе радиостанции и информационно-телекоммуникационная сеть; объекты жизнеобеспечения охватывают все те объекты коммунальной сферы, которые обеспечивают нормальную жизнь людям. При террористическом акте перечисленное также может являться предметом преступного посягательства.

Объективная сторона диверсии заключается в действиях, направленных на повреждение и (или) разрушение материальных объектов инфраструктуры страны: мостов, плотин, транспортных артерий (железных и автомобильных дорог, трубопроводов, линий электропередач и т.п.), транспортных средств (морских и речных судов, летательных аппаратов и др.), зданий и сооружений, заводов, фабрик, комбинатов, объектов жизнеобеспечения (источников водоснабжения, продовольственных и других хранилищ), военной техники и т.д. Преступление окончено с момента совершения самого действия (поджога, взрыва, затопления и т.п.), независимо от фактического повреждения или разрушения объекта посягательства. Это же наблюдается и при террористическом акте, т.е. способы совершения диверсии похожи на способы совершения террористического акта.

Диверсия, как и террористический акт, осуществляется только с прямым умыслом и при наличии конкретной цели — подорвать экономическую безопасности страны и ее обороноспособность. При этом виновное лицо (диверсант) осознает, что совершает вышеназванные диверсионные действия с целью подорвать экономическую безопасность и обороноспособность государства, и желает их совершить. Именно указанная цель диверсии и отличает ее от террористического акта, при котором основной

целью является дестабилизация деятельности органов власти и международных организаций, а также решения этих органов и организаций, которые они должны принять в интересах террористов и представляемых ими лиц.

Субъект диверсии — вменяемое физическое лицо, достигшее 16 лет, иностранец, лицо без гражданства, гражданин России, в отношении которой совершается диверсия, завербованный иностранным государством или иностранной разведкой. Возраст субъекта террористического акта — 14 лет.

Говоря о диверсии, отметим, что для нее характерна совокупность приведенных признаков: действия, наличие приведенной цели, вменяемого субъекта, достигшего 16 лет и совершившего диверсионные действия. Статья 281 УК РФ перечисляет примерный перечень таких действий, они могут быть самыми различными, но обязательно направленными на серьезное повреждение и (или) уничтожение конкретных объектов.

Опасность диверсии для государства в том, что диверсионный акт приводит к уничтожению или повреждению наиболее значимых для страны, населения, обороноспособности и военных структур объектов, к которым относятся предприятия оборонного комплекса, здания и сооружения, объекты транспортной инфраструктуры и обеспечения жизнедеятельности населения.

Итак, основное отличие диверсии от террористического акта — это те основные цели, которые преследуют диверсанты и террористы. Главная цель диверсии (диверсионного акта) подрыв экономической безопасности государства, нарушение его обороноспособности, а не дестабилизация деятельности органов власти или международных организаций и не воздействие на них в целях принятия каких-то решений как при террористическом акте.

Кроме того, при террористическом акте виновные могут и не совершить указанных выше действий, но угрожать их совершением в случае недостижения названной ими цели. При этом такая угроза должна быть реальной, вполне выполнимой. Диверсия же совершается конкретными действиями, но не угрозой их совершить.

При террористическим акте действия, устрашающие население, создающие опасность гибели человека, причиняющие значительный имущественный ущерб либо наступление иных тяжких последствий, направлены на реализацию промежуточных целей — устрашить население, создать опасность гибели человека или наступления иных тяжких последствий, при достижении которых достигается основная цель виновных лиц.

Действия виновных в диверсии лиц (диверсантов) аналогичны действиям террористов — взрыв, поджог, иные действия, разрушающие или повреждающие предприятия, сооружения, объекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства, средства связи, объекты жизнеобеспечения населения. Совершаются такие действия, как правило, тайно, а при

террористическом акте — открыто, с надеждой террористов на их освещение в СМИ и доведения до адресата — государственных органов или международных организаций.

Общим при квалификации рассматриваемых преступлений является то, что помимо указанных статей УК РФ, виновные несут наказание и по ст. 222 и 222.1, предусматривающим ответственность за незаконный оборот оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств[1].

Такова краткая дифференциация понятий и содержания террористического акта и диверсии, совершаемых в том числе и на объектах транспортной инфраструктуры.

Литература

1. Гузиков, В. Г. Особенности технико-криминалистического обеспечения пресечения, раскрытия и расследования преступлений, связанных с терроризмом : автореф. дис. … канд. юрид. наук / В. Г. Гузиков. — Волгоград, 2003.

2. Суденко, В. Е. Криминалистика / В. Е. Суденко. — Пятигорск, 2008.

3. Суденко, В. Е. Уголовное право. Общая часть : учеб. пособие / В. Е. Суденко ; под ред. А. Г. Кибальника. — Пятигорск, 2007.

[1] *Суденко В. Е.* Уголовное право. Общая часть : учеб. пособие / В. Е. Суденко ; под ред. А. Г. Кибальника. Пятигорск, 2007; *Суденко В. Е.* Криминалистика. Пятигорск, 2008. С. 545—550.

ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346.2

© Суденко В. Е.
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))

© Иванилова О.
— студент Юридического института
Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))

ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье рассматриваются понятие алкогольного опьянения, его влияние на поведение человека в целом и на бдительность при управлении транспортными средствами. Прослеживается влияние потребления алкоголя на поведение человека вообще и несовершеннолетних в частности. Анализируются последствия потребления алкоголя водителями транспортных средств. Рассматриваются некоторые законодательные проблемы по борьбе с потреблением алкогольных напитков.

Ключевые слова: алкогольное опьянение; алкоголизм; водитель транспортного средства; транспортные травмы; дорожно-транспортное преступление; преступление.

© Sudenko V.
— candidate of legal sciences, associate professor, associate professor
of the department «Criminal law, criminal procedure and forensics»
of Law Institute of the Russian University of transport

© Ivanilova O.
— student Law Institute of Law Institute
of the Russian University of transport

CRIMES COMMITTED IN THE STATE INTOXICATED TRANSPORT

Abstract. The article discusses the concept of intoxication and its effect on

human behavior in General and vigilance in the management of vehicles. Traces the influence of alcohol consumption on human behavior in General and minors in particular. The article analyzes the effects of alcohol consumption in dialami vehicles. Discusses some of the legislative issues for the fight against consumption of alcoholic beverages.

Keywords: alcohol intoxication; alcoholism; the driver of the vehicle; traffic injuries; traffic crime.

Алкоголь для нашей страны — вещь неоднозначная, поскольку он, с одной стороны, имеет статус национального продукта, а с другой — стал острой национальной проблемой. Интересно такое наблюдение, что увлечение наркотиками большинство наших соотечественников осуждает, признавая огромный вред, который эти средства причиняют организму. В то же время значительное количество людей, если и не оправдывают употребление алкоголя, то относятся к этому примирительно, а в некоторых случаях поощрительно. Они выдумывают какие-то полезные и даже целебные свойства, якобы присущие этиловому спирту, забывая о том, что алкоголь — такой же наркотик. На вопрос, зачем человек принимает алкоголь, наиболее распространенный ответ — «снимаем стресс». Но никто толком не может объяснить, как алкоголь может снять стресс. К сожалению, многие люди относятся к алкоголю легкомысленно, не понимая того, как пагубно и коварно действует этиловый спирт и на весь человеческий организм, и на каждую его клетку.

В статистике смертельных отравлений этиловый спирт долгие годы очень прочно удерживает первую позицию, лишь изредка уступая пальму первенства наркотикам. Но и это не все, огромное количество убийств, самоубийств, несчастных случаев, смертельных заболеваний в той или иной мере связано с употреблением этилового спирта в виде различных напитков — от жидкости для протирки стекол до дорогущих французских коньяков. Кроме того, очень много людей погибает по вине водителей транспортных средств (прежде всего автомобилей), находящихся в нетрезвом виде, — это десятки тысяч только зарегистрированных фактов, что намного больше всех погибших в авиакатастрофах и других ситуациях. Еще больше остается латентных транспортных преступлений, совершаемых пьяными водителями. При этом за рулем нередко находятся нетрезвые подростки. За 2016 г. зарегистрировано 133 203 дорожно-транспортных происшествия (далее — ДТП), в которых погибло 16 600 человек и ранено 168 146 человек. Пятая часть всех ДТП зарегистрирована как совершенные нетрезвыми водителями.

Согласно статистике за последние 15 лет в России только в ДТП погибло почти полмиллиона человек. В данном случае мы ведем речь не о смерти на войне, не о смерти в результате стихийных бедствий, не о смерти в каких-то иных ситуациях, когда такие обстоятельства сильнее воли чело-

века, а о гибели по вине самих же людей, которые погибают в мирное время, убиты человеческим изобретением, которое создано для человека и не предназначено для причинения ему смерти.

Прошло 120 лет с того времени, когда Бриджит Дрисколл обессмертила свое имя, впервые став жертвой автокатастрофы. И за это время десятки миллионов людей расстались с жизнью при посредстве трамваев, троллейбусов, автомобилей, мотоциклов, поездов, кораблей, самолетов, но еще намного больше людей получили ранения и увечья. Наряду с никому не известными людьми от транспорта пострадали и знаменитости: Виктор Цой, Грейс Келли, принцесса Диана, Леонид Быков, Пол Уокер, Валерий Харламов и многие, многие другие. Чего больше принесли машины в нашу жизнь — хорошего или плохого, вопрос открытый. И все же, даже учитывая загрязнение окружающей среды, гибель людей и причинением им физического вреда, несмотря ни на что, технический прогресс, в том числе транспортные средства, стали неотъемлемой частью современной жизни, и никуда от них не деться.

Транспортные травмы наиболее разнообразны, как никакие другие: тут и повреждения тупыми и острыми предметами, и термическое воздействие, и различные виды асфиксий, и комбинированные механизмы образования повреждений. Судебная медицина плотно занимается изучением транспортной травмы с середины прошлого века и сумела добиться с тех пор выдающихся успехов в этой области. Но если острые предметы причиняют сегодня такие же повреждения, как 100 и 200 лет назад, то транспортные травмы по своему характеру за последние 50 лет весьма значительно изменились и причиной тому стали увеличение скорости автомобилей, изменение используемых в автомобильной промышленности материалов и их качества, применение технических средств, направленных на защиту водителя, пассажиров и пешеходов, — все это влияет на характер повреждений, полученных в результате транспортной катастрофы[1].

В процессе исследования транспортной травмы эксперт должен решить множество вопросов, и самый главный — имел ли место факт транспортной травмы? Казалось бы, все ясно, на дороге или около нее нашли тело человека со множеством повреждений, что же это как не травма в результате транспортного происшествия? Но не всегда обнаружение тела на дороге или возле нее означает причастность к смерти автомобиля, мотоцикла, трактора, трамвая или гужевой повозки. Известны случаи, когда на дорогу подбрасывают тело уже убитого человека, чтобы скрыть следы преступления. А еще смерть на дороге может быть ненасильственной и приключиться от какого-либо заболевания. В то же время имеют место и противоположные случаи — попытка преступников таким образом запутать следы.

[1] *Суденко В. Е., Жаворонков В. А.* Некоторые направления повышения безопасности дорожного движения // ЭНИ Военное право. 2016. № 4.

Каким образом произошла травма? Этот вопрос всегда очень важен и часто имеет принципиальное значение для суда. Например, сбивает автомобиль человека при отсутствии свидетелей, видеозаписи, а водитель говорит, что не имел возможности предотвратить наезд на пешехода, который, по его словам, внезапно возник на проезжей части, хотя водитель ехал со скоростью 60 км/ч, как положено по городу. Причинение смерти в ДТП влечет уголовную ответственность водителя, которую многие всячески стараются избежать. И здесь довольно сложно доказать обратное. В подобных случаях необходимы специальные познания в области судебной медицины, поскольку наезд на пешехода, переезд через тело, травма в салоне автомобиля, сдавление частями автомобиля, т.е. любой вид дорожного травматизма имеет свои характерные особенности, которые необходимо выявить и правильно оценить. В таких случаях не только эксперт-криминалист в области транспортных средств может установить тип автомобиля, участвовавшего в ДТП, но и судебный медицинский эксперт сумеет определить, где располагался пешеход относительно движущегося автомобиля, какая часть тела пешехода была местом первичного контакта, был ли переезд через тело, если был, то сколько раз, в каком направлении и каково было положение тела при этом, являлся ли человек водителем или пассажиром.

Изъятие различных объектов для дополнительных исследований в ряде случаев позволяет идентифицировать конкретный автомобиль. Не будет лишним в случае ДТП со смертельным исходом изымать помимо прочего еще и образцы волос с пяти областей головы трупа — лобной, обеих височных, теменной и затылочной, а кроме того и с лобка. Все это поможет определить положение погибшего перед наступлением смерти.

В наши дни вместе с автомобильными травмами получили широкое распространение происшествия на железнодорожном транспорте с причинением рельсово-поездной травмы. Метро, железнодорожные вокзалы и пути привлекают самоубийц как средство уйти с этого света. Но страшнее, когда любители бесплатного проезда цепляются за поезд, идут по путям и часто попадают под поезд. А особо «современные» несовершеннолетние пытаются проехать на крыше электрички или между вагонами поезда. При железнодорожной травме видны грубые повреждения тела жертвы, отрываются конечности, раздавливается и грубо расчленяется туловище с размозжением тканей организма. У человека, имевшего контакт с движущимся поездом, почти не бывает шансов на жизнь. Мчащийся поезд опасен и тем, что вокруг него появляются завихривающиеся мощные воздушные потоки.

При некоторых условиях поезд может приближаться почти бесшумно, тем более когда в ушах человека наушники, на голове капюшон, которые не позволяют не только услышать приближение поезда и подаваемых машинистом сигналов, но и видеть, что творится кругом, поскольку капюшон закрывает ему все. Нередко погибших так и обнаруживают с наушни-

ками, торчащими из того, что было головой и что закрыто капюшоном.

Повреждения водным транспортом случаются намного реже, и они, как правило, имеют сезонный характер. Травмируются особо ретивые и пьяные купальщики, заплывающие, куда не надо, или водитель лодки или катера по каким-то причинам потерявший управление и попавший в воду. При этом смертельные ранения наносятся винтом или днищем водного средства. Винты причиняют глубокие, параллельные друг другу, линейные раны, иногда с отделением конечностей или разделением туловища на части.

Как бы то ни было, подавляющее большинство транспортных травм связано с употреблением алкоголя и несоблюдением элементарных правил дорожного движения. Два этих фактора прекрасно сочетаются, дополняя друг друга и иногда делая обстоятельства ДТП особенно идиотскими. Почти каждую неделю то пьяный человек пытается проверить, кто быстрее — он или поезд (к сожалению, человек всегда проигрывает поезду), то пьяный пешеход переходит дорогу в запрещенном месте (отдельные граждане умудряются переходить даже МКАД, но как свидетельствую инспекторы ГИБДД, дальше нескольких полос пройти им не удается).

Инстинкт самосохранения у людей в крови, ему не надо учить, его не надо преподавать в школе или вузе, он безусловен. Мы знаем, что даже в самой безвыходной ситуации человек пытается спасти себя: он выпрыгивает из горящего здания, надеясь уцелеть, но зная, что шансов нет, т.е. человек «хватается за соломинку», стремясь выжить. Однако под влиянием алкоголя инстинкт самосохранения пропадает, неизвестно куда-то исчезает.

Очень многие люди отрицательно относятся к ремням безопасности, считая крутым ехать с не пристегнутыми ремнями, которые им мешают, сковывают их движения, не позволяют ответить на ходу по телефону или подкрасить губы. Что интересно, многие считают, что при столкновении ремни могут их травмировать. Противники пристегивания ремней безопасности рассказывают байки, что кто-то, где-то спасся только потому, что не был пристегнут ремнями. Но практика и статистика не знают ни одного случая, когда смертельные травмы причинили ремни безопасности, но знают многие случаев, когда люди погибали по причине непристегнутых ремней. Когда переворачивается автомобиль, то не пристегнутый человек летает по салону как тряпка, получая дополнительные травмы и повреждения.

Человек изобрел много всяких вещей, которые помогают ему в жизни: от простого колеса до суперскоростных поездов. Передвижение посредством собственных ног не стало удовлетворять человека, и он пересел на лошадь, потом придумал машины, корабли, самолеты. Технический прогресс не остановишь, но ежедневно человечество приносит ему в жертву сотни жизней. То есть за все нужно платить и за прогресс тоже. Но следует обязательно отметить, что в таких жестоких последствиях сами транс-

портные средства не виноваты, а виноваты те, кто ими управляет, кто садится за приборы управления в нетрезвом виде.

Алкогольное опьянение представляет собой острую интоксикацию, вызванную психотропным действием напитков, в которых содержится этиловый спирт, и это влечет за собой торможение центральной нервной системы[1]. Иными словами, алкогольное опьянение — это преходящее состояние, проявляющееся после употребления алкоголя.

Потребление алкогольных напитков, алкоголизм является одной из главных проблем всего человечества XXI в., поскольку он вызывает быструю деградацию личности, снижение ее интеллекта. Алкоголизм настолько негативно влияет на людей, что может разрушить (и разрушает) жизненные силы целых государств. Пьянство — это социальное зло, напрямую связанное с преступностью. При употреблении алкоголя происходят быстрые изменения в психике человека, в результате чего у него пропадает возможность адекватно воспринимать окружающую обстановку и свое поведение. У различных людей организм реагирует на количество выпитого алкоголя по-разному, а потому и наступившие последствия у каждого употребившего алкогольные напитки разные. Кому-то достаточно одной рюмки для того, чтобы сесть в пьяном виде за руль автомобиля и совершить поездку с печальными последствиями, а кто-то считает, что он и после «поллитровки» выпитого может нормально вести авто, что он и делает. Последствия — в лучшем случае встреча с инспектором ГИБДД, а чаще встреча с судебным медиком в морге.

Состояние опьянения у лиц, управляющих транспортными средствами, особенно опасно для окружающих, поскольку любое транспортное средство (автомобиль, самолет, трактор, мотоцикл и др.) является источником повышенной опасности, происшествие с которым может повлечь и влечет гибель людей, иногда нескольких, и значительный материальный ущерб. Известны случаи, когда даже самолетами управляли летчики в состоянии алкогольного опьянения, что привело к катастрофам с воздушным судном и гибели людей. В состоянии физиологического опьянения у человека ослабляется самоконтроль, притупляется внимание, снижается координация движений, быстрота реакции и т.п.

Состояние опьянения не снимает уголовную ответственность, но в большинстве случаев и не усугубляет вину. В соответствии со ст. 23 УК РФ лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, подлежит уголовной ответственности, т.е. такое состояние не имеет значения для назначения наказания — ни смягчающего, ни отягчающего ответственность. И лишь при совершении ДТП со смертельным исходом состояние опьянения является обстоятельством, отягчающим наказание, что предусмотрено ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ. В связи этим возни-

[1] *Скворцов Н. Л.* Психиатрия и наркология. СПб. : Изд-во СПбГМУ, 2002. С. 31.

кает вопрос: а разве состояние опьянения у машиниста метропоезда, электропоезда, пассажирского или грузового поезда, летательного аппарата или водного транспорта менее опасно, чем то же самое при управлении автомототранспортом? Вряд ли! Почему же законодатель так выборочно подошел к ужесточению наказания за управление транспортным средством (автомобилем, мотоциклом, трактором и др.) в состоянии опьянения, причинившем тяжкий вред здоровью или смерть человека либо смерть двух и более лицам по неосторожности, но оставил в стороне лиц, управляющих другими перечисленными выше видами транспорта?

Особо опасен алкоголь для подросткового возраста. Многие подростки начинают употреблять алкоголь, когда чувствуют одиночество, неуверенность в отношении с окружающими, но нередко и ради интереса. После употребления алкоголя подросток приходит в состояние эйфории, полной удовлетворенности и, думая о своем всесилии, совершает дерзкие поступки. Нередко в состоянии алкогольного опьянения несовершеннолетние, даже не имея прав на управление, садятся за руль родительского автомобиля и совершают ДТП с гибелью не только самих себя, но и находящихся в салоне других подростков, а также пешеходов[1].

Наиболее страшные ДТП со смертью не одного, а иногда и десятков человек совершаются при участии пьяных водителей транспортных средств. Существует два наиболее опасных состояния опьянения: опьянение тяжелой степени, при котором водитель не понимает, что происходит, и абсолютно не контролирует свои действия за рулем, совершенно не реагируя на сигналы светофоров, знаки, других лиц, участвующих в дорожном движении; и состояние легкой степени опьянения, при котором водитель не получает желаемой им дозы спиртного, а потому у него появляется раздражительность и агрессивность, что, в свою очередь, приводит его к неправомерному поведению на автодороге, проявляемом в нежелании снижать на опасных участках скорость движения, дерзком и быстром перестроении из ряда в ряд, нарушении других требований правил дорожного движения. Все это провоцирует проблемные ситуации, из-за которых и происходят ДТП и преступления.

Литература

1. Кругликов, Л. Л. Уголовное право. Часть Общая. — М. : Проспект, 2012.
2. Мороз, А. Уроки трезвости. — М. : Смирение, 2006.
3. Назарова, Е. Н. Здоровый образ жизни. — М. : Академия, 2008.
4. Сирота, Н. А. Профилактика наркомании и алкоголизма / Н. А. Сирота, В. М. Ялтонский. — М. : Академия, 2009.
5. Скворцов, Н. Л. Психиатрия и наркология. — СПб. : Издательство СПбГМУ, 2002.
6. Суденко, В. Е. Некоторые направления повышения безопасности дорожного движения / В. Е. Суденко, В. А. Жаворонков // Военное право. — 2016. — № 4.

[1] *Сирота Н. А., Ялтонский В. М.* Профилактика наркомании и алкоголизма. М. : Академия, 2009. С. 176.

УДК 343.7:343.346

© Куртынов И. В.
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс,
криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА

Аннотация. В настоящей статье представлено видение автором проблем организации расследования преступлений, совершенных на объектах транспорта. Даны некоторые рекомендации по организации расследования преступлений и производству отдельных следственных действий.

Ключевые слова: безопасность граждан; охрана имущества; противодействие преступности; организация расследования; следственные действия.

© Kurtynov I.
— candidate of legal sciences, associate professor,
associate professor «Criminal law, criminal process, criminalistics»
of Law Institute of the Russian University of transport

FEATURES OF THE ORGANIZATION OF THE INVESTIGATION OF CRIMES COMMITTED ON TRANSPORT

Abstract. The article presents the author's vision of problems of investigation of crimes committed on transport. Some recommendations on the organization of investigation of crimes and the production of separate investigative actions.

Keywords: security of citizens; security of property; combating crime; organization of the investigation; investigative actions.

Разрешение проблемы обеспечения безопасности граждан, охраны их имущества, защиты от противоправных деяний на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры в самом широком смысле является одной из главных задач не только отдельных ведомств и организаций, но и всего общества.

Внимание, уделяемое проблемам противодействия преступности, в том числе на объектах транспорта, не случайно. Дело в том, что расследование преступлений, совершенных на объектах транспорта, имеет ряд специфи-

ческих особенностей. К данным особенностям мы можем с полной уверенностью отнести организационные и процессуальные аспекты организации и производства расследования преступлений.

Особое влияние на них оказывает место совершения преступления. Это могут быть объекты водного или железнодорожного транспорта, находящиеся в рейсе, либо здания портов и вокзалов с прилегающей территорией. В связи этим лица, уполномоченные осуществлять расследование, находятся в очень жестких временных и процессуальных рамках, и они нуждаются в построении определенного алгоритма действий по расследованию преступлений.

Попытаемся рассмотреть некоторые моменты организации расследования преступлений на объектах транспорта.

Итак, с учетом специфики объектов, на которых совершается преступление, на первоначальном этапе расследования мы можем выделить следующие следственные ситуации:

1) сообщение, содержащее сведения о преступлении, поступило в момент его совершения;

2) в сообщении о преступлении имеются данные о его совершении конкретными лицами;

3) в сообщении о преступлении указывается на его совершение неизвестными лицами.

Для выработки эффективного комплекса действий следователя в приведенных следственных ситуациях будем придерживаться действующего законодательства. Так, в ст. 144 УПК РФ основанием для возбуждения уголовного дела является наличие достаточных данных, указывающих на признаки преступления. Таким образом, в первом случае следователь незамедлительно принимает решение о возбуждении уголовного дела. Для разрешения двух оставшихся следственных ситуаций весьма важен выбор наиболее эффективных способов и путей осуществления предварительной проверки.

В дальнейшем, в ходе расследования преступлений могут складываться следующие формы типичных следственных ситуаций:

1) по подозрению в совершенном преступлении было задержано одно лицо, но личности остальных соучастников и места их возможного нахождения не выявлены;

2) причастные к совершению преступления лица выявлены, но осталась неустановленной роль каждого из них в совершении преступления;

3) причастность подозреваемых к расследуемому преступлению не вызывает сомнения, а кроме того имеются данные о других преступлениях, совершенных ими.

Установление истины по делу и успех расследования (предварительной проверки материала) в том числе зависят и от определения последовательности проведения следственных и процессуальных действий следователем и оперативными работниками по проверке выдвинутых версий. Не-

обходимым условием правильной организации труда следователей и представителей оперативных служб является планирование расследования преступления.

К составлению детального плана расследования, основой которого являются следственные версии, следует приступать после получения достаточных данных для их моделирования. Это становится возможным только после проведения комплекса первоначальных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий.

«С учетом того, что в процессе расследования следственная ситуация с получением новых сведений меняется, следовательно, получение дополнительных данных в ходе расследования уголовного дела в обязательном порядке должно повлечь за собой корректировку первоначального плана. Поэтому процесс планирования расследования непрерывен»[1].

Итак, приступая к расследованию преступления, следователь, изначально располагая минимумом сведений о событии, обычно выдвигает три типичные версии:

1) событие действительно имело место при указанных в сообщении обстоятельствах;

2) событие, о котором говорится в сообщении, имело место, но это было иное правонарушение;

3) факты, изложенные в сообщении, являются сознательной дезинформацией.

При построении версий о причастных к совершению преступления лицах необходимо исходить непосредственно из следственной ситуации, сложившейся на конкретном этапе расследования.

Наиболее типичными являются следующие версии:

1) преступление совершено с участием лиц, обладающих преступным опытом или ранее судимых, в том числе и за совершение аналогичных преступлений;

2) преступление совершено лицами, чрезмерно употребляющими спиртные напитки или находящимися в наркотическом опьянении;

3) преступление совершено с участием несовершеннолетних лиц;

4) в совершении преступления принимали участие лица, знакомые потерпевшему;

5) преступление совершено в составе группы лиц.

При проверке выдвинутых версий тщательно анализируются сведения, полученные в ходе проведения следственных и процессуальных действий, а равно и факторы, способствовавшие совершению преступления.

«С учетом данных обстоятельств, планируется и осуществляется комплекс взаимосвязанных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, направленных на выявление и последующее задержание

[1] *Ларин А. М.* Расследование по уголовному делу. Планирование и организация. М., 1970. С. 58.

преступников.

Как отмечалось ранее, на последующих этапах расследования складываются те или иные следственные ситуации. Так, если на месте происшествия или в результате розыска “по горячим следам” удается задержать одного или нескольких подозреваемых, каждый из них подвергается тщательному личному обыску с соблюдением требований, предусмотренных ст. 184 УПК РФ.

При обыске, как правило, обнаруживают оружие, предметы, добытые преступным путем, и иные вещи, свидетельствующие о причастности лица к преступлению. Огромный интерес представляют записные книжки задержанного, средства связи в которых возможно обнаружить записи о совершенных преступлениях, адреса и телефоны соучастников.

Задержание установленных соучастников необходимо производить одновременно, чтобы они не могли скрыться или известить об этом друг друга»[1].

Данный фактор особенно важен при организации и производстве расследования преступлений на объектах транспорта, находящихся в рейсе. Поэтому должны скрупулезно выбираться наиболее благоприятное время и место для производства фактического задержания.

Если же следственная ситуация характеризуется фактом установления и задержания только одного подозреваемого, то основные направления организации расследования зависят, главным образом, от его позиции и поведения на предварительном следствии. Поэтому вслед за задержанием, личным обыском и в необходимых случаях освидетельствованием подозреваемого его целесообразно безотлагательно допросить с целью получения доказательства, изобличающих (а равно оправдывающих) его в совершенном преступлении.

«Затем, следователь должен проверить достоверность показаний подозреваемого; выявить все скрытые им факты и установить причину сокрытия данных обстоятельств; всесторонне изучить ближайшее окружение подозреваемого с целью выявления преступных связей; в случае установления скрывшихся соучастников принять меры к их задержанию; собрать достаточные доказательства для привлечения виновных к уголовной ответственности и предъявления обвинения»[2].

В типичной следственной ситуации, когда причастность подозреваемых (обвиняемых) к расследуемому преступлению не вызывает сомнения, и, кроме того, имеются сведения о совершении ими других преступлений, организация расследования полностью зависит от характера ранее совершенных ими преступлений.

В связи этим возможно определить и исчерпывающий перечень опера-

[1] *Куртынов И. В.* Проблемы раскрытия и расследования групповых преступлений : монография. Волгоград : Волгоградская академия МВД России, 2010. С. 103—104.
[2] Там же. С. 105—106.

тивных мероприятий и следственных действий, характерных для каждой определенной следственной ситуации, независимо от этапа расследования. Отметим, что некоторые из них могут проводиться как на первоначальном этапе расследования, так и на последующих. Кроме того, такие следственные действия как проверка показаний на месте, следственный эксперимент для дел названной категории являются нетипичными. Их производство случается крайне редко.

Осмотр места происшествия во многом предопределяет дальнейший ход расследования преступления. При осмотре места происшествия следователю нужно принять меры к установлению количества лиц, находившихся на месте преступления. «Для установления данного факта большое значение имеет обнаружение при осмотре места происшествия следов рук, ног, которые предположительно принадлежат разным людям.

При этом не следует исключать факта совершения преступления в соучастии, если на месте происшествия обнаружены следы только одного человека, так как некоторые члены преступной группы могут не принимать непосредственного участия в его совершении, а исполнять другие, определенные преступным соглашением роли.

Допрос потерпевшего проводится немедленно. Потерпевший, испытав психическое потрясение и, возможно, получив телесные повреждения, в силу объективных причин не всегда способен четко и взвешенно ответить на вопросы следователя. Внезапность посягательства, угроза физической расправы, как правило, подавляют волю человека к сопротивлению. В ходе допроса необходимо добиваться максимальной детализации и конкретизации показаний, например, если преступники завладели предметами одежды, то в ходе допроса выясняется, что находилось в карманах этой одежды, приметы похищенного имущества. Особенно подробно должны быть описаны приметы преступников, характерные особенности в их поведении.

По окончании допроса потерпевшего необходимо назначить производство экспертиз для получения более полной картины преступления и закрепления доказательств виновности подозреваемых»[1].

Параллельно проводятся мероприятия оперативно-розыскного характера. Однако сведения, полученные не процессуальным путем, требуют особого подхода. Если они не облачены в надлежащую уголовно-процессуальную форму, их использование может способствовать раскрытию оперативных источников получения информации.

«Если потерпевший оказывал преступникам сопротивление, то в результате его на теле и одежде подозреваемого могут остаться следы борьбы»[2]. Поэтому в случае установления и задержания подозреваемого сразу

---

[1] *Куртынов И. В.* Проблемы раскрытия и расследования групповых преступлений : монография. Волгоград : Волгоградская академия МВД России, 2010. С. 108.

[2] См.: *Егоров А. Г., Ченцов Ю. Н.* Криминалистическое исследование следов холодного оружия и подобных ему объектов на одежде. Волгоград : ВСШ МВД СССР, 1986; Образцы для сравнительного исследования : учеб. пособие / под ред. Р. С. Белкина. М., 1989.

же проводится его освидетельствование, личный обыск и осмотр одежды. «При этом выявляются и тщательно фиксируются в протоколе и с помощью фотосъемки царапины, синяки, кровоподтеки, имеющиеся у подозреваемого, а также повреждения и загрязнения на одежде»[1].

«В настоящее время ряд тактических приемов построения допроса подозреваемого (обвиняемого), применявшихся успешно многие годы, сейчас становится невозможным. В частности, это относится к использованию фактора внезапности при допросе. Обязательное участие защитника с момента задержания сводит его “к нулю”.

Следовательно, возникает острая необходимость определить рекомендации по общению следователя с защитником, выработать тактические приемы, которые необходимо использовать при допросе подозреваемого и обвиняемого. Исходя из сказанного, следует выдвигать версии о возможном поведении не только подозреваемого и обвиняемого, но и защитника на предварительном расследовании. А значит, следователю необходимо изучать и личность защитника, стиль его работы с целью прогнозирования его возможных действий и установления психологического контакта, что снижает риск изменения показаний подследственным в худшую для расследования сторону.

При установлении психологического контакта следует учитывать такие факторы, как: существующая доказательственная база на момент допроса подозреваемого (обвиняемого); по назначению или по соглашению принял на себя обязанности защитник; тактические приемы защиты по конкретному уголовному делу и наличие конфликта при производстве следственных действий»[2].

Основополагающую роль в раскрытии преступления играет допрос подозреваемого. Перед его производством следователем принимается ряд тактических решений. В частности, от правильно выбранного места и времени допроса в определенной мере зависит позиция подозреваемого на допросе.

Отметим, что в случае, если подозреваемый признается в совершении преступления, нельзя ограничиваться показаниями в виде нескольких фраз о существенных для дела обстоятельствах, так как впоследствии он может отказаться от данных ранее показаний.

Тактически верно будет осуществлять допрос, максимально детализируя показания подозреваемого. В частности, следователь должен учитывать, что при выяснении всех обстоятельств преступления особое внимание необходимо уделить получению информации об организаторе преступления, характере насильственных действий или угроз в отношении

---

[1] *Куртынов И. В.* Проблемы раскрытия и расследования групповых преступлений : монография. Волгоград : Волгоградская академия МВД России, 2010. С. 110

[2] *Куртынов И. В. Коловоротный А. А.* Особенности раскрытия и расследования преступлений, совершенных организованными преступными группами : учеб. пособие. — Волгоград : Волгоградская академия МВД России, 2010. С. 49.

потерпевшего, об использовании какого-нибудь оружия, о количестве похищенного имущества, месте его нахождения и т.д.

При задержании по делу нескольких лиц, подозреваемых в совершении преступления, перед следователем, как правило, встает трудноразрешимый вопрос об очередности, в которой необходимо производить их допросы. Верное решение данной проблемы имеет важное тактическое и процессуальное значение. Первый допрос может дать ценные доказательства, изобличающие остальных соучастников преступления.

Разрешение следователем вопроса об очередности допроса подозреваемых непременно должно основываться на совокупности установленных и проверенных обстоятельств и, «с учетом имеющейся о каждом из них оперативно-розыскной и следственной информации»[1]. Исходя из данного утверждения, определение последовательности допросов требует использования сведений о личности подозреваемого, доказательств его участия в совершении преступления и конкретной преступной роли.

При установлении очередности допроса одновременно задержанных подозреваемых следователю важно учитывать факты их поведения в момент непосредственного задержания.

Проводимые следователем следственные действия должны быть нацелены на выяснение обстоятельств, входящих в предмет доказывания. В частности, при расследовании группового преступления следователь не должен забывать про необходимость установления обстоятельств, относящихся к характеристике преступной группы в целом: времени, целей и других обстоятельств формирования группы; характера групповой деятельности, предшествовавшей совершению преступления; средств и методов вовлечения в эту деятельность известных следствию лиц; исчерпывающий круг лиц, составляющих преступную группу; своеобразие взаимоотношений между ними[2].

Отметим, что деятельность каждого соучастника является самостоятельным предметом доказывания. Данный факт обязывает следователя особенно тщательно конкретизировать роль и степень участия каждого члена группы в подготовке, совершении и сокрытии преступления; дифференцированно формулировать обвинение.

Высказанные предложения по организации расследования преступлений не являются неизменными. В зависимости от обстоятельств уголовного дела, наличия той или иной следственной ситуации они подлежат корректировке и адаптации к конкретным обстоятельствам.

---

[1] См. подробнее: *Яблоков Н. П.* Расследование организованной преступной деятельности. М. : Юристъ, 2002. С. 136.

[2] *Куртынов И. В. Коловоротный А. А.* Особенности раскрытия и расследования преступлений, совершенных организованными преступными группами : учеб. пособие. — Волгоград : Волгоградская академия МВД России, 2010. С. 53.

Литература

1. Егоров, А. Г. Криминалистическое исследование следов холодного оружия и подобных ему объектов на одежде / А. Г. Егоров, Ю. Н. Ченцов. — Волгоград, ВСШ МВД СССР, 1986.

2. Куртынов, И. В. Проблемы раскрытия и расследования групповых преступлений: монография. — Волгоград : Волгоградская академия МВД России, 2010.

3. Куртынов, И. В. Особенности раскрытия и расследования преступлений, совершенных организованными преступными группами: учебное пособие / И. В. Куртынов, А. А. Коловоротный ; М-во внутренних дел Российской Федерации, Волгоградская акад. МВД России. — Волгоград : Волгоградская акад. МВД России, 2010.

4. Ларин, А. М. Расследование по уголовному делу. Планирование и организация. — М., 1970.

5. Образцы для сравнительного исследования : учеб. пособие / под ред. Р. С. Белкина. — М., 1989

6. Яблоков, Н. П. Расследование организованной преступной деятельности. — М. : Юристъ, 2002.

УДК 343.985

© Жаворонков В. А.
— старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))

НЕКОТОРЫЕ МЕРЫ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ КРАЖ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация. Рассматриваются некоторые аспекты нанесения идентификационной маркировки на автотранспортные средства в целях предупреждения незаконного завладения автотранспортом.

Ключевые слова: идентификационная маркировка; автотранспортное средство; идентификационный номер; незаконное завладение автотранспортным средством.

© Zhavoronkov V.
— senior lecturer of the department «Criminal law, criminal process and criminalistics» of Law Institute of the Russian University of transport

SOME MEASURES TO PREVENT THEFT MOTOR VEHICLES

Abstract. Discusses some aspects of the application of identification markings on vehicles to prevent illegal acquisition of vehicles.

Keywords: identification; vehicle; identification number; unlawful taking of a motor vehicle.

Кражи автотранспортных средств были и остаются острой проблемой нашего общества. Рост благосостояния россиян в начале 2000-е гг. вызвал повышенный спрос на продукцию автомобильной промышленности. Спросом пользовались все категории автомобилей, начиная от недорогих, подержанных автомобилей отечественного и зарубежного производства и заканчивая престижными марками автомобилей всемирно известных производителей.

Таким образом, образовался огромный сегмент рынка, значительная часть которого оказалась криминализирована. На это были, безусловно, существовавшие на тот момент объективные причины, в основе которых лежал дисбаланс спроса и предложения на автотранспортные средства. Налаженных межгосударственных связей в этой области экономики не было, а отечественная автомобильная промышленность не была готова к такому резкому скачку спроса на автомобили. Поэтому на рынок нашей

страны хлынул поток автомобилей из Европы, Азии и Америки. Этот бизнес по определению стал очень прибыльным, так как не требовал значительных вложений на первоначальном этапе, а получаемые прибыли от перепродажи автомобилей были очень высоки. Ввозом подержанных автомобилей занялись как отдельные граждане, так и организации. Возникновение различных криминальных схем по ввозу автомобилей из-за рубежа не заставило себя долго ждать. Значительная часть автомобилей ввозилась в нашу страну нелегально, так как попросту похищались в странах вышеуказанных регионов. «Только в 1996 г. в странах Европы было похищено около 2,3 млн автомобилей»[1]. Значительное количество этих автомобилей помимо стран Африки и Азии было ввезено в нашу страну, где после «легализации» они перепродавались.

Легализация шла по двум основным направлениям. Первое — похищенные за рубежом транспортные средства проходили только «юридическую очистку», маркировочные обозначения этих автомобилей (номер кузова, рамы, двигателя и других агрегатов) не подвергались изменениям. Второе — первичная идентификационная маркировка транспортных средств изменялась на новую (эти операции производились как и в нашей стране, так и за ее рубежами, например, в Польше, странах Прибалтики и пр.), после прохождения необходимых «процедур по легализации» автомобиль оказывался в руках покупателя, приобретавшего его на вполне законных основаниях. Обратная связь с правоохранительными органами стран, в которых похищались автомобили, отсутствовала, что также способствовало процветанию этого криминального бизнеса.

Рынок отечественных автомобилей по степени криминализации вряд ли сильно уступал рынку реализуемых зарубежных транспортных средств. Автомобили отечественного производства всегда пользовались высоким спросом. Это было связано и с их относительной дешевизной и доступностью запасных частей, существовали и другие причины. О своеобразном повышенном спросе на отечественные автомобили свидетельствует статистика: из похищенных в 2016 г. автомобилей 31% составляют отечественные[2] (в основном автомобили ВАЗ), уступающие «по популярности» лишь автомобилям японского производства — 33%[3].

Определенное количество автомобилей с измененной идентификационной маркировкой выявлялось еще на этапе их регистрации в подразделениях ГАИ, а затем ГИБДД МВД России. Неоценимый вклад в борьбу с легализацией похищенного автотранспорта вносили и экспертно-криминалистические подразделения МВД России. Так, только в 2006 г. экспертно-криминалистическими подразделениями МВД России было проведено 13 673 экспертизы и 400 564 исследований маркировочных

[1] *Нагайцев А. А.* Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства. М., 1999. С. 11.
[2] URL: https://www.ugona.net/article324.html.
[3] Там же.

обозначений автотранспортных средств[1]. Однако несмотря на все успехи правоохранительных органов в деле борьбы с незаконным завладением автотранспортных средств, количество их угонов и краж оставалось на высоком уровне, а количество автомобилей с измененными номерами агрегатов на рынке значительно не снижалось. С истечением времени и благодаря предпринимаемым мерам со стороны государства автомобильный рынок страны стал стабилизироваться, но для существенных сдвигов в вопросах борьбы с незаконным завладением автотранспортных средств остается еще много нерешенных проблем. Так, в 2016 г. в нашей стране было совершено 33 869 преступлений, связанных с незаконным завладением автотранспортными средствами[2]. Безусловно, показатели 2016 г. значительно ниже показателей более ранних периодов времени, но сама по себе цифра в 33 869 преступлений узко направленной специфики является высокой и в какой-то степени пугающей, так как свидетельствует о том, что ни предпринимаемые правоохранительными органами меры в этом направлении, ни современные технические средства (противоугонные, сигнализации и пр.) не могут в полной мере гарантировать неприкосновенность прав собственности граждан. Это, несомненно, вносит в жизнь людей определенную обеспокоенность и чувство незащищенности со стороны закона.

Выявление фактов изменения первичной идентификационной маркировки, а тем более установление ее первоначального содержания в процессе экспертных исследований является безусловным успехом в борьбе с преступностью и кроме прямого эффекта, позволяющего раскрыть совершенное преступление и вернуть похищенное его законному владельцу, носит и определенный профилактический характер. Подавляющее большинство похищенных автотранспортных средств рано или поздно попадает в поле зрения правоохранительных органов (при совершении регистрационных действий, при проведении рейдов, при проверках сотрудниками ДПС на дорогах), и факты изменения маркировочных обозначений выявляются, в некоторых случаях удается установить и знаки первичной маркировки. Но для выполнения этих задач знаний и опыта сотрудников правоохранительных органов недостаточно, необходимо предпринимать меры, которые бы усложнили деятельность преступников по изменению первичной идентификационной маркировки таким образом, что это стало бы для них трудно выполнимым или невыгодным. Ведь если рассматривать полный цикл действий преступников, начиная от угона транспортного средства и заканчивая его продажей, установление факта несоответствия идентификационной маркировки технологии завода-изготовителя — это лишь первая часть задачи. Выполнить ее полностью, т.е. установить

[1] Статистические данные экспертно-криминалистического центра МВД России (форма 1 НТП).

[2] URL: http://www.1gai.ru/ /autonews.

знаки первоначальной маркировки, удается, к сожалению, далеко не всегда. Об этом свидетельствует и статистика. Так, в 2006 г. при производстве экспертиз маркировочных обозначений было выявлено 9145 автомобилей с измененной идентификационной маркировкой, а первоначальное содержание идентификационной маркировки было установлено всего лишь в 2663 случаях. Спустя 10 лет эти цифры стали еще ниже. Статистика на примере ЭКЦ УВД по ЦАО г. Москвы показывает: за 2016 г. подразделением проведено 151 исследование маркировочных обозначений автотранспортных средств, результаты которых в 48 случаях способствовали раскрытию преступлений, и 65 экспертиз по уголовным делам, которые в 53 случаях способствовали раскрытию преступлений[1]. Как видно из приведенных данных, до искоренения этого вида криминальной деятельности еще далеко, и предстоит большая работа[2].

Как же сделать, чтобы угоны автотранспортных средств и последующее изменение их маркировочных обозначений стало бы невозможным, или являлось настолько трудоемким и материально затратным, что несравнимо с возможными доходами, полученными после продажи угнанного и «перебитого» автомобиля.

Для достижения основной цели совершения хищения автотранспортных средств в виде получения прибыли преступники используют два основных способа: изменение маркировочных обозначений агрегатов автомобиля и подготовка пакета необходимых для его реализации документов на лжезаконных основаниях. Второй способ — разборка похищенного автомобиля и его продажа в виде запасных частей.

У каждого из этих вариантов есть и плюсы, и минусы. Первый способ на начальном этапе более трудоемок, требует большего количества оборудования и высококвалифицированных исполнителей. Однако он привлекателен с экономической точки зрения — при реализации целого изделия можно получить большую прибыль, чем за продажу запасных частей, часть из них не пользуется спросом, а также существует риск повреждения при их демонтаже, что приводит к их неликвидности. Поэтому первый вариант видится более предпочтительным.

Безусловно, второй вариант менее затратен, но имеет свои минусы. Для его реализации требуется только помещение и оборудование для разборки транспортного средства на запасные части и возможно помещение для их хранения. Если преступники не совершают второго хищения до момен-

---

[1] Статистические данные экспертно-криминалистического центра МВД России (форма 1 НТП).

[2] *Суденко В. Е.* Новейшие технико-криминалистические средства в борьбе с транспортными преступлениями. Материалы международного круглого стола организованного МосУ МВД России // Вестник Университета МВД России. 2017. № 2. С. 97—100; *Демин К. Е.* Технико-криминалистическое обеспечение как составляющий элемент раскрытия и расследования преступлений // Новый юридический журнал. 2012. № 4 (октябрь-декабрь). М. : МГОУ им. В. С. Черномырдина, 2012. С. 207—211.

та полной реализации всех полученных вследствие разборки похищенного авто запасных частей, то помещения для запасных частей не требуется. Вместе с тем этот вариант менее доходен, поскольку не все части автомобиля пользуются спросом, а цену на них приходится устанавливать значительно ниже, чем у легальных продавцов. Еще один недостаток этого способа — значительное время, необходимое для реализации всех запасных частей (много времени уходит на поиск покупателей, при одной сделке удается реализовать, как правило, лишь одну деталь и пр.). Следовательно, рассчитывать на значительную прибыль в короткие сроки не приходится. Помимо этого, возрастает опасность попасть в поле зрения правоохранительных органов, ибо количество сделок по продаже запасных частей от одного автомобиля увеличивается.

Итак, приходим к выводу: меры по противодействию незаконному завладению чужими автотранспортными средствами, в определенной мере, кроются в поисках технологий нанесения идентификационной маркировки и повышения ее защитных свойств.

Согласно действующим ГОСТ (например, Р 51980 2002 «Транспортные средства. Маркировка. Общие технические требования») и международным стандартам (ISO 3779-1983 «Транспортный дорожный международный идентификационный код») «код VIN, наносимый на ТС, располагают в правой стороне ТС, по возможности в передней его половине, в легкодоступном для считывания месте» (п. 3.2.4 ГОСТ Р 51980 2002). Требования стандартов, хотя и носят рекомендательный характер, являются обоснованными и выполняются большинством предприятий-изготовителей. Но беда в том, что существующие стандарты не ограничивают изготовителей в выборе места нанесения идентификационной маркировки, поэтому они наносят номер кузова в различных частях автомобиля (на полу салона, на правой центральной стойке, в багажном отделении). Нанося рельефную идентификационную маркировку в передней части автомобиля (как правило, в подкапотном пространстве) и устанавливая заводские таблички, как в передней, так и в задней части транспортного средства (на полу багажного отделения или на его крышке), производитель тем самым подтверждает принадлежность этих элементов конструкции одному изделию. Это служит в определенной степени средством защиты транспортного средства от каких-либо манипуляций с идентификационной маркировкой.

В то же время необходимо учитывать, что именно рельефная маркировка несущей конструкции автомобиля является наиболее защищенной от криминального воздействия (наносится на раму, шасси или часть кузова, не являющуюся легкосъемной (п. 3.2.3 ГОСТ Р 51980 2002)), поскольку процесс ее изменения наиболее трудоемкий, требует наличия сложного оборудования, а также участия высококвалифицированных специалистов. Переустановка же наклеиваемых табличек не столь трудоемкое и трудновыполнимое мероприятие.

Наличие рельефной маркировки и заводской таблички на передней ча-

сти автомобиля (назовем ее «основной», и именно по ней сверяется идентификационная маркировка автомобиля с данными регистрационных документов) свидетельствует о том, что производитель определяет переднюю часть автомобиля как основную в конструкции. Между тем в определенных ситуациях это может явиться и условием, способствующим совершению преступлений.

Способы изменения идентификационной маркировки многообразны и подробно описаны в научной литературе. Многие из них выполняются на высоком профессиональном уровне с использованием технологически сложного оборудования. Среди этих способов существует такой, когда в результате ДТП автомобиль получает значительные повреждения средней и задней частей, а передняя остается вполне целой. Преступники покупают такой автомобиль с его документами за бесценок, и кроме поврежденного авто в их руках оказываются легальные документы на него. В дальнейшем, совершив хищение транспортного средства аналогичной марки, модели и такого же цвета, преступники вырезают среднюю и заднюю часть угнанного автомобиля и приваривают их к передней части поврежденного в ДТП. Переустановив таблички, крепящиеся, как правило, клеевым составом, например, в багажном отделении, преступники могут легко реализовать «вновь созданную конструкцию», имея на нее «почти» легальные документы. Не стоит забывать и то, что имеется большое количество моделей автомобилей, в которых какие-либо заводские таблички в их задней части, не скрытые во внутренних полостях, отсутствуют вообще. Установление же факта метаморфозы такого рода является очень непростой задачей, поскольку может остаться незамеченной даже специалистом[1].

Решением проблем, связанных с приведенным способом криминального использования идентификационной маркировки на неповрежденных частях автомобилей, могло бы стать обязательное нанесение рельефной идентификационной маркировки как в передней, так и в задней частях кузова автомашины. Особенно это актуально в настоящее время, когда все большее и большее количество различных марок и моделей автомобилей зарубежных производителей собирается на предприятиях нашей страны. Внести незначительные изменения в определенную часть технологии производства, позволяющие наносить рельефную маркировку на разных частях кузова, вряд будет сложным с технической и затратной стороны процессом. Автомобили с таким вариантом нанесения номера кузова существуют и сейчас, например, ВАЗ 2170, но по каким-то причинам такая технология маркирования широкого распространения не получила.

Зарубежные производители по сложившимся традициям не использу-

[1] *Суденко В. Е.* Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2017. № 2 (14). С. 26—34.

ют технологию нанесения рельефной идентификационной маркировки в нескольких частях кузова транспортного средства, хотя эффект от такой маркировки был бы очевиден. Собирая автомобили зарубежных марок в России, наши производители придерживаются той же технологии. Возможно, что на ее изменение необходимо согласие владельцев компаний, чьи автомобили собирают на наших заводах. В таком случае существует широкое поле для ведения переговорных процессов, которые в результате их положительного исхода могли бы изменить технологию нанесения идентификационной маркировки на выпускаемых в нашей стране автомобилях зарубежных марок. В конечном счете, мы собираем автомобили для эксплуатации внутри нашей страны и должны предпринимать определенные меры в адаптации выпускаемой продукции к особенностям нашего же рынка. Поэтому решение проблемы видится в конструктивном сотрудничестве представителей правоохранительных органов и производителей автопрома.

Опыт нанесения идентификационной маркировки на кузов автомобиля в задней части транспортных средств существует и у отечественных, и у зарубежных производителей, например, на автомобилях марки SAAB 900, 9000 (в багажном отделении в районе углубления для запасного колеса). Поэтому провести незначительные, но столь полезные изменения в технологии маркирования автотранспортных средств было бы нетрудно.

В заключение подчеркнем, использование технологий, позволяющих наносить рельефную идентификационную маркировку, как в передней, так и задней части кузова автомобиля, станет существенной преградой на пути преступников, поскольку приведет к увеличению трудоемкости технологических процессов и материальных затрат, связанных с криминальным изменением первоначальной маркировки и, в конечном счете, к снижению количества преступлений, связанных с незаконным завладением автотранспортными средствами.

Литература

1. Демин, К. Е. Технико-криминалистическое обеспечение как составляющий элемент раскрытия и расследования преступлений // Новый юридический журнал 2012. — № 4 (октябрь-декабрь). — М. : МГОУ им. В. С. Черномырдина, 2012.

2. Нагайцев, А. А. Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства. — М., 1999.

3. Суденко, В. Е. Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14).

4. Суденко, В. Е. Новейшие технико-криминалистические средства в борьбе с транспортными преступлениями. Материалы международного круглого стола организованного МосУ МВД России // Вестник Университета МВД России. — 2017. — № 2.

УДК 343.255

© Новикова О. В.
— кандидат юридических наук,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))

ЭТАПИРОВАНИЕ ЗАКЛЮЧЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация. В данной статье рассматриваются такие актуальные вопросы, как перевозка заключенных к тем местам лишения свободы, где они будут отбывать срок, условия, в которых они содержатся при перевозке, также что предпринимается для того, чтобы содержание их в вагонах при этапировании были адекватным.

Ключевые слова: этапирование; перевозка; заключенный; вагон; условия.

© Novikova O.
— candidate of legal sciences, associate professor, associate professor
of the department «Criminal law, criminal procedure and forensics»
of Law Institute of the Russian University of transport

ESCORTING PRISONERS BY RAIL

Abstract. This article discusses such topical issues as transport of prisoners to the prison where they will serve their sentence, the conditions in which they are contained during transport, and also what is being done to ensure that the content of their cars when transportation was adequate.

Keywords: transportation; shipping; enclosed; car; terms.

Этапы — (народное наименование) — это перемещения осужденных арестантов между тюрьмами, лагерями. Идет оно еще с дореволюционного времени, когда арестантов гнали пешком к местам каторг и ссылок, а этапами были расстояния между острогами — укрепленными городами, в которых передыхали, собирались, распределялись потоки каторжан[1].

Вагоны для перевозки заключенных дурную славу получили давно. А впервые вагонзаки появились в 1908 г. во времена Петра Аркадьевича Столыпина. Это были обычные товарные вагоны, приспособленные для перевозки переселенцев из европейской России в Сибирь, которые по

[1] *Волынец А.* Этапы русской истории. М., 2014.

имени инициатора массового переселения Столыпина стали называться «столыпинскими». С торцов такого вагона имелись подсобные отсеки, где размещался сельхозинвентарь и перевозился скот. Когда переселенческая компания пошла на спад, «столыпинские вагоны» начали использовать для перевозки осужденных. Так они до сих пор в тюремной среде и называются. Очень много написал о них Солженицын в своем «Архипелаге ГУЛАГ»! И неужели с тех времен ничего не изменилось?

Сейчас с виду он практически неотличим от обычного пассажирского вагона — только с одной стороны окон поменьше — в купе для арестантов их нет, а на окнах другой стороны, что со стороны прохода, решетки. Такой вагон разделен на две половины — для зеков и для конвоя. Вагон для перевозки арестантов полностью изолирован. Есть даже дизель-генератор, который позволяет автономно жить какое-то время. Несанкционированно попасть сюда или выбраться отсюда невозможно. Ни одного случая побега не было за последние 20 лет! Это «подводная лодка на рельсах». Как говорят и уверяют заключенные, прошедшие через тюрьмы и лагеря и исколесившие тысячи верст по железным дорогам, которые их соединяли, что йогурты, компьютеры и скот перевозят намного бережнее, чем живых людей, и если прокатились — вам больше ничего не страшно.

Вагонзаки прицепляются в голову или в хвост обычного поезда, они похожи на обычные багажные или пассажирские, но их номер всегда начинается с числа 76. Это знак для работников железной дороги, что вагон нужно изолировать от всех остальных. Сложно угадать маршрут поезда. Зеки ориентируются по станционным динамикам, которые объявляют посадку на тот или иной поезд. Поезда не всегда следуют кратчайшим путем. Посадка в вагонзак проходит в бодром темпе. К вагонным дверям подъезжает вплотную — дверь к двери — автозак, открываются двери, в метровом промежутке выстраивается караул и начинается процедура. Далее происходит посадка в четвертое купе, затем в третье, и так до первого. Загрузка зеков происходит на отдаленном перроне, подальше от любопытных глаз. Обычно окна на станциях закрыты даже в жару, и соответственно, увидеть, что внутри не получится, так как они непрозрачны. Что касается времени в пути, это также является вопросом сложным и неоднозначным, когда заключенный отправляется в далекую колонию. Например поезд Москва—Владивосток скорый, а цеплять вагоны **к скорым и фир**менным нельзя, так как у них не везде предусмотрена остановка и нет времени и возможности на загрузку-выгрузку осужденных на промежуточных станциях. Потому приходится ехать через другие города. Транзитно-пересыльные пункты, где осужденные 2—3 дня ждут другого поезда, определены законом. Из Москвы во Владивосток в итоге едут через Челябинск, Иркутск и Хабаровск. И это обычно занимает недели три.

И еще хочется добавить, что бежать из «столыпинского» вагона намного тяжелей, чем из автозака или тюрьмы. Так как все купе просматриваются из коридора, и конвоир следит за зеком, даже не открывая дверь. Пры-

гать на скорости рискованно, а сходить или сползать во время стоянки — очень глупо, потому что на каждой остановке из вагона выходят по два солдата и внимательно обследуют стенки и днище вагона, да и в дороге, какой бы длинной она ни была, заключенный покидает купе только для оправки. А это всего пара минут, и при этом его караулят три человека.

Стандартная камера рассчитана на шесть человек, но в случае необходимости можно увеличить ее вместимость за счет откидных полок. Вторая полка самая комфортная, поэтому путешественники с опытом стремятся занять в первую очередь ее — здесь можно и лежать, и сидеть, тогда как внизу при переполненном купе — только сидеть. А сидеть сутки тяжеловато. На третьих полках умещается только по одному человеку лежа. Сюда забираются чисто поспать в порядке обмена жилплощадью. Следующий пункт — одиночная камера для особо опасных преступников. В целях безопасности это помещение закрывается еще и бронированной металлической ширмой. Как только запирается последний замок, это «купе» превращается в сумрачный металлический каземат. Здесь душно даже в холодное время года. Спецвагоны оборудованы принудительной системой вентиляции. Но в жару от нее толку мало, вагонзак раскаляется до запредельных температур. Летом надзиратели в обход всех инструкций и предписаний открывают окна в коридоре.

Что касается охранников, то они едут в лучших условиях. Для них предусмотрено купе на восемь человек. У них есть белье и полноценное горячее питание в отличие от заключенных. Также в бригаду включается повар, который готовит пищу на специально оборудованной кухне.

В конце прошлого года перевозкой заключенных озаботилось Правительство РФ. Были выпущены вагоны совершенно новой модификации — они больше по размеру, их можно перевозить на пароме, они могут развивать скорость до 160 км/ч, просматриваются со всех сторон камерами, закрепленными снаружи. 26 новых вагонов стоимостью 40 млн руб. каждый поставили на рельсы и пустили в первые рейсы в конце февраля 2016 г. Это современный «столыпинский» вагон. Разница есть. Новая модификация на 80 см больше предыдущей версии. Здесь 9, а не 8 камер. Можно перевозить около 80 человек. Полки выполнены из негорючего материала. Правоохранители отказались от идеи деревянных или каких-то еще материалов, потому что это было очень опасно. Осужденные часто курили и случались пожары. Трубы с кипятком подведены к каждой камере, хотя воду наливать из них может только конвоир. Имеется даже система обеззараживания воды. Сейчас есть строгое указание — больше положенного числа зэков в вагон не сажать. Если начальник караула это требование нарушает, то его привлекают к дисциплинарной ответственности. Еще появилась специальная панель с ультрафиолетовыми лампами, которая позволяет убивать бактерии туберкулеза и других опасных инфекций. Ничего подобного до сих пор не было, и часто бывало, что арестанты заболевали после двух-трех дней пути вместе с больными.

До сих пор никто никогда не озвучивал, сколько осужденных умирали в пути. Говорят, в начале 2000-х гг. это было несколько сотен человек. А сейчас, как уверяют во ФСИН России, всего 3—5. И основная жалоба — это конечно туалет. В новом вагоне он тоже один, но конвоиры обязаны выводить заключенных в туалет (хотя по подсчетам это бывает примерно 240 раз в день), так как в новых вагонах все их действия записываются на видео, и если кто-то отказал заключенному в просьбе, то он будет наказан.

Сейчас перевозкой заключенных занимаются сразу два ведомства — МВД и ФСИН России. Например в Москве за сами вагоны, за их техническое состояние, экипировку, охрану во время стоянки, отвечает московское УВД на железнодорожном транспорте. А сотрудники ФСИН России — за загрузку-выгрузку заключенных и за все, что с ними происходит во время пути следования.

В заключении хочется сказать, чтоб такие тяжелые и сложные вопросы, как перевозка заключенных, никогда не оставались, так сказать, «на потом», и в дальнейшем этому всегда уделялось время и внимание со стороны ведомств.

Литература

1. Волынец, А. Этапы русской истории. — М., 2014.

2. Новикова, О. В. Проблемы экологической безопасности на железнодорожном транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2016. — №12 (12).

3. Учебник по уголовно-исполнительному праву : учебник по СПО / под ред. И. Я. Козаченко, А. П. Деткова. — М. : Издательство Юрайт, 2016.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378.1

© Духно Н. А.
— доктор юридических наук, профессор

ОТРАСЛЕВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Аннотация. Интерес к транспортному образованию усиливается под влиянием существенных изменений в транспорте, где идут процессы становления транспортной системы, меняются технологии, возникают сложные технологические процессы. Все это и другое, побуждает к поиску и подготовке новых специалистов, способных решать комплексные транспортные задачи, обеспечивать безопасность и создавать комфортные условия для всех транспортных услуг. Подготовка таких специалистов возможна в системе транспортного образования. О его истоках, становлении и путях развития размышляет автор статьи, в которой обосновывается необходимость разработки новых образовательных программ для подготовки специалистов, востребованных в многообразных транспортных структурах с учетом меняющихся обстоятельств.

Ключевые слова: транспортное образование; транспортная система; транспортный комплекс; первые транспортные учебные заведения; образовательная программа; специалисты транспорта; безопасность; транспортные потоки; направления подготовки новых специалистов транспорта.

© Dukhno N.
— doctor of juridical Sciences, Professor

INDUSTRY TRANSPORT EDUCATION

Abstract. Interest in transport education is enhanced under the influence of significant changes in transport, where there are processes of formation of the transport system, changing technology, there are complex technological processes. All this and more, encourages the search for and training of new specialists able to solve complex transport tasks, to ensure safety and create comfortable conditions for all transport services. The training of such specialists is possible in the system of transport education. About its origins, formation and ways of development of the author's reflections article in which proves the necessity of developing new educational programs for training specialists, de-

manded in diverse transport structures in the light of changing circumstances.

Keywords: education transport; transport system; transport sector; transport is the first educational institution; the educational programme; transport specialists; safety; traffic flows; areas of training new specialists of transport.

В России всегда были силы, устремленные к развитию образования. Не все получалось, но мыслящие люди, разных исторических эпох становления образования в России оставили глубокий след, отразившийся в нашем просвещении. Если образование понимать как процесс получения знаний, на основе которых человек приобретает способность решать определенный круг задач, то оно может быть классифицировано по множеству критериев. Все они заслуживают внимания, их следует выявлять, изучать, чтобы всесторонне и полно представлять путь, которым шло развитие образования в России. В оценке нашего образования несложно заметить, с каким рвением души преобразователи Отечества нашего проявляли заботу о становлении отраслевого образования, и осмыслить, как значимо оно в наши дни. Отраслевое образование в последнее время порождает много споров. Его по-разному понимают, многие даже не признают и не хотят видеть отраслевое образование, когда оно в действительности существует. Отраслевое образование развивается в сферах транспорта, медицины, в аграрном секторе, в военном деле и в других областях. Не в каждой отрасли это образование развивается так, как того ждут практики, ежедневно ощущающие потребности в новых отраслевых знаниях. Без них невозможно воплощать в отрасль новые технологические процессы, что является серьезным препятствием развития экономики и стоит преградой улучшения жизни народа. Из всех видов отраслевого образования более устойчивым положением дел остается в транспортном образовании. Сейчас в транспортном образовании ведется подготовка кадров в 18 сформированных вертикально-интегрированных образовательных комплексах, созданных на базе транспортных вузов с филиальной сетью, включающей образовательные учреждения среднего профессионального образования (филиалов — 107, включая 1 зарубежный филиал в Монголии, из них филиалов, осуществляющих подготовку по программам среднего профессионального образования — 86). Транспортные образовательные организации находятся в ведении федеральных агентств (Росморречфлот, Росавиация, Росжелдор). В них сконцентрированы мощные научные, информационные, кадровые и материально-технические базы для успешной подготовки специалистов по всем уровням образования: профессиональной подготовке, среднего профессионального и высшего образования, включая магистратуру и аспирантуру, дополнительного профессионального образования. Все это позволяет обеспечивать потребности организаций транспортной отрасли в подготовке, повышении квалификации и пере-

подготовке специалистов[1]. Если к этой зарисовке добавить содержание емкой транспортной науки, большое количество ученых-транспортников, сплотившихся в научных школах, богатство информационных баз и уникальные методики обучения, то яркость картины транспортного образования затмит желание противников разрушить его. Нечаянные реформаторы нашего образования вынашивали в своих умах намерения опутать отраслевые вузы массовыми, безнравственными по своему характеру, проверками, какими пытались стеснить тяжелыми оковами полноценный ход образовательного процесса. Голос, прозвучавший с самых высоких вершин власти, о приносящей пользе отраслевого транспортного образования, притупил охоту тех, кто так энергично выступал против него. Транспортное образование продолжает развиваться под влиянием острой потребности развития транспортной системы России.

Критериями, по каким появляется возможность определить принадлежность образовательной организации к отраслевому образованию, являются те, которые отражают тесную, неразрывную связь отрасли с образовательным процессом. Основными являются следующие критерии: сочетание образовательной организации с отраслевым предприятием для совместного использования их ресурсов в образовательной деятельности; формирование образовательных программ под потребности отрасли; осуществление образовательной организацией фундаментальных и прикладных исследований по направлениям развития отрасли; разработка и внедрение методик обучения в сочетании со спецификой и особенностями отрасли.

Для России отраслевое образование имеет особое значение. Его смысл подчеркивает принадлежность образования к относительно обособленной отрасли, характеризующейся свойствами, какие следует обязательно учитывать, создавая безопасные и плодотворные условия для ее функционирования. Нам нужно учитывать правосознание народа и народную психологию. Наша национальная культура, приверженная к устойчивому сохранению отживших привычек и обычаев, глубоко осевших в сознании нашего народа, обусловливает необходимость применять в учебе те методы, какие точно соответствуют предмету обучения. Большинство пока не научилось мыслить творчески, в неокрепших умах сохраняется у многих чинопочитание, услужливое преклонение перед начальником, бездумная покорность и полное равнодушие. При таких характеристиках человека отрыв обучения от отраслевых особенностей не будет способствовать кристаллизации профессиональных навыков, так необходимых для обеспечения безопасности в отрасли. Это не единственная причина сохранения отраслевого образования. Плодотворность его сохранения и развития объясняется и методологическими факторами, выражающими диалекти-

[1] URL: https://www.mintrans.ru/ministry/transport-education/perechen_obrazovatelnyh_ucherezhdenii/

ческий процесс отдельного с общим. Эта диалектическая связь прослеживается в сочетании образования, как общее его понимание, с отраслевым образованием. Взаимное влияние одного на другое происходит под воздействием интересов и потребностей, какие регулируются моралью и правом. Наука и методика обучения в отраслевом образовании могут достигать высоких вершин, с позиции которых может обогащаться все образование.

Отраслевое транспортное образование — это объективно сложившийся результат, выраженный в создании системы учебных заведений с достаточным научным, информационным, материальным и кадровым потенциалом, ориентированных, в том числе своей специфической методикой на подготовку, переподготовку, повышение квалификации работников всей транспортной системы России.

Особенности развития и функционирования транспорта, каким он характеризуется, как сложившаяся устойчивая система, обусловливают зависимость формы и содержания транспортного образования. Каков транспорт, какими свойствами он характеризуется, таково и транспортное образование. Зависимость одного от другого настолько тесная и неразрывная, что полноценное их развитие в отрыве друг без друга не состоится.

Исторические обстоятельства свидетельствуют о том, что транспортное образование в России зарождалось и развивалось под влиянием горячих и оживленных процессов становления транспорта в России. В самом начале XIX в. шли бурные обсуждения о том, какие дороги, какой транспорт предпочтительно развивать в России. Между двумя встречными предложениями об обустройстве России дорогами, первое о строительстве железных дорог, второе — развитие водных путей сообщения, вспыхнули жаркие споры, но сторонники первого предложения победили. В утихших переговорах сошлись на обустройстве страны железнодорожным транспортом, зарождавшимся в Европе. Не случайно это решение совпало с другим не менее важным решением об открытии первого в России транспортного вуза. Размышляя о его возникновении, невольно появляется мысль о трудном пути становления отраслевого образования в России. Известный историк В. О. Ключевский, характеризуя положение о сложных путях, какими шло развитие образования в России, представил яркую картину появления трех первых отраслевых школ в самом начале XVIII в. Только под влиянием сильной воли и энергичных усилий Петра Великого стало возможным возникновение специального образования для обучения инженерному, военному делу и в какой-то мере транспортному делу. Но открытие в 1701 г. Московской навигационной школы, в 1711 г. инженерной школы и артиллерийской школы, а затем в 1715 г. в Петербурге Морской академии не дает возможности классифицировать их по видам образовательных организаций в сегодняшнем представлении из-за крайне низкого уровня обучения. Это были первые попытки преобразователя вырвать из-под влияния церкви образование и направить его в русло

специального, отраслевого. Существовавшая до этого Московская славяно-греко-латинская академия, подчинявшаяся церковным порядкам, служила для нужд духовенства[1].

Только в начале XIX столетия, в царствование Александра I, когда начался процесс становления новой системы образования, в России создали шесть учебных округов, во главе каждого из них стоял Императорский университет, подчиняя себе все учебные заведения округа, тогда просвещению стали уделять больше внимания, чем это было ранее. В этот период времени, под влиянием двух основных факторов (один выражал потребность строительства железных дорог, а другой развитие образования) принимается решение о создании транспортного вуза, первого учебного заведения, в котором ярко видно начало транспортного образования в России. Им стал институт корпуса водяных и сухопутных сообщений, открытый в 1809 г. в Санкт-Петербурге. С 1810 г. этот первый транспортный вуз переименовали в Институт корпуса инженеров путей сообщения. Вуз начал вести подготовку первых инженеров путей сообщения. Обучение шло во взаимосвязи с проектированием и строительством первых железных дорог. Аудиторное обучение смыкалось с активным участием будущих инженеров в строительстве и вводом в эксплуатацию железной дороги Москва—Санкт-Петербург. Такая методика подготовки инженеров демонстрировала высокую степень их профессионализма. Результатом труда инженеров путей сообщения стали десятки тысяч километров, надежно выстроенных, железных дорог России. Их труд воплощен в сотни уникальных искусственных инженерных сооружений, которые эксплуатируются и в наши дни.

Вторым транспортным вузом по воле Императора становится Московский железнодорожный вуз, который в последующем вышел на первое место по своей значимости в развитии транспортного образования и приобрел общеизвестность как МИИТ. Созданное по Указу Николая II Московское инженерное училище с 5 июня 1896 г. именуется Императорским. С 18 января 1914 г. этот вуз становится Институтом инженеров путей сообщения, которому было присвоено имя Императора Николая II.

Император с глубокой заинтересованностью оценивал все, что было связано с развитием железных дорог России. Не взошедшему еще на престол, ему, как наследнику, Александр III дал поручение председательствовать в Комитете Сибирской железной дороги, который был призванным организовать и вести строительство сплошной, через всю Сибирь, железной дороги. Будущий император с поставленной задачей справлялся успешно. По скорости строительства, объемам произведенных работ, суровости природных условий, протяженности Транссибирская магистраль

[1] См.: *Ключевский В. О.* Курс русской истории. Ч. IV. Мысль. М., 1989. С. 221—223; *Духно Н. А.* Взгляды на развитие образования России XVIII века // Вестник Юридического института МИИТ. 2015. № 4. С. 6—22.

не знала себе равных в мире[1].

С 19 октября 1924 г. Московский институт инженеров путей сообщения, объединившись с Высшими техническими курсами при НКПС СССР, стал именоваться Московским институтом инженеров транспорта (МИИТ). Два новых факультета МИИТ — водный и автодорожный — начали вести подготовку специалистов для водного и автодорожного транспорта. На основе этих факультетов в последующее время были основаны самостоятельные вузы. Не меркнет это сияющее название, трогающее душу каждого транспортника, и в наши дни. Оно оказалось настолько удачным, что для всех поколений МИИТ остается любимым, и ни у кого не возникает желания забыть его, без ощущения символа веры в величие славного вуза. Коллектив вуза одним из первых откликнулся на возникшую потребность в подготовке специалистов высокого уровня в разных видах транспорта. Это стремление ученых МИИТ стало его одной из главных традиций, переходя от одного поколения к другому, свято храня и приумножая заветы предшествующих коллективов, объединенных любовью к своему вузу.

Развитие железнодорожного образования положило начало становлению транспортному образованию, которое шло под влиянием сложившихся традиций в воспитании инженеров путей сообщения и непременным воздействием формирования транспортной системы России, которая складывалась на основе развития всех видов транспорта.

Потребностями надежного функционирования каждого вида транспорта диктовалась необходимость создания отдельных отраслевых транспортных учебных заведений, в которых обеспечивалась подготовка нужных специалистов. Под влиянием изменений технологий работы транспорта, наращивания его мощи и умножения решаемых им задач менялись и образовательные программы, совершенствовались методики обучения разных категорий специалистов транспорта.

Сегодняшние характеристики транспорта определяют пути развития транспортного образования. Его потенциал следует устремить на удовлетворение новых потребностей транспортной системы и транспортного комплекса. В этих двух емких категориях сосредоточено все богатство идей, какие открывают новый путь к развитию транспортного образования.

Структурные и технологические изменения транспорта — это тот фактор, какой побуждает к оценке сложившихся новых обстоятельств и новых проблем, требующих иных профессий для плодотворной работы транспорта. Уже сегодня стало очевидным, что существующие профессии надо пересматривать и оценивать, какие из них изжили себя, а какие следует совершенствовать. Бесспорно и то, что нужны новые профессии, потребность в которых появилась под воздействием новых обстоятельств, какими характеризуется транспорт в настоящее время. Перед образователь-

[1] Инженеры путей сообщения. М. : Путь Арт, 2003. С. 292—293.

ными организациями транспортной отрасли стоят задачи по формированию новых образовательных программ, разных по уровням, специальностям и профилям. Осмысленное, правильное понимание сущности транспортной системы и транспортного комплекса побуждает к мысли о том, какие специалисты могут востребоваться транспортом для того, чтобы он стал способным решать поставленные перед ним задачи.

Признание и сущностное понимание того, что транспортная система выражается в структуре с такими элементами, как:

— сеть всех видов транспорта;

— подвижные транспортные средства;

— внешние и внутренние системы управления всеми видами транспорта на федеральном, региональном и муниципальном уровнях,

образует общее представление о том, в каких направлениях следует готовить специалистов для обеспечения работы транспортной системы.

Однако это представление окажется не полным, если не учесть структуру транспортного комплекса, в которую, кроме самого транспорта, входят другие отраслевые компоненты. К ним относятся транспортное машиностроение; транспортное строительство; проектные транспортные организации; научно-исследовательские транспортные организации. Те, кто признает транспортное образование, в структуру транспортного комплекса включают и все образовательные организации по подготовке кадров для транспорта[1]. Сливаясь в одну отрасль под воздействием крепких связей, транспортное образование остается неотъемлемой частью цельно отраслевой деятельности, формируемой под влиянием однородных транспортных отношений.

Формирование транспортной системы и транспортного комплекса, вызванное объективными закономерностями интеграционных процессов, базирующимися на современных технологиях, направленных на удовлетворение возрастающих потребностей в транспортных услугах, порождает востребованность новых специалистов для транспорта. Зависимость профессиональных характеристик специалистов от особенностей транспортной системы обусловливается связанностью транспортными отношениями. Возможность непосредственного восприятия транспортными образовательными организациями всех происходящих процессов, возможность наблюдать динамику их развития и допустимость принимать в них участие образуют неоценимо полезные условия ощущать транспортные потребности в науке и в характере востребованных специалистов, какие необходимы для воплощения в практику работы транспорта новых технологических процессов.

Два фактора — наука и новые транспортные технологии — вызывают необходимость разработки новых образовательных программ в системе транспортного образования. Через подготовку новых специалистов стано-

[1] URL: http://www.studfiles.ru/preview/5299476/page:2/

вится возможным внедрение и развитие современных технологических процессов на транспорте. Программы, в формировании которых принимают активное участие практические работники транспорта, отражают два основных направления. Одно выражает современную транспортную науку, какую представляют ученые транспортных вузов. Второе направление фиксирует потребности сегодняшней транспортной практики. Оба направления в тесном сочетании реализуются в оригинальных методиках обучения, какие постоянно развиваются с применением разных активных методов обучения. Формирование и реализация образовательных программ осуществляется с учетом всех новых транспортных технологий и особенностей элементов транспортного комплекса.

Сохраняя богатые транспортные традиции, уже невозможно оставить без внимания новые тенденции в развитии транспорта. Заметно усилилась потребность гуманитарного, правового знания для разных категорий работников транспорта. По новому стали восприниматься и оцениваться технические и инженерные знания в разных направлениях транспортной деятельности. Недалекое будущее транспорта обязывает всех нас, причастных к его развитию, прогнозировать, каким он будет, как он характеризуется в мире. Оценка передовых транспортных технологий дает основание считать, что транспортная система будет развиваться в направлении интенсивного совершенствования управленческих функций. Это потребует подготовку новых специалистов, владеющих не только знаниями об особенностях транспорта, но им станут нужны специфические знания разных гуманитарных наук, в том числе знания по психологии и крепкие правовые знания, а также потребуется ряд других знаний, на основе которых формируются способности решать управленческие задачи. Новые знания разных отраслей, ориентированных на транспортную специфику, стали востребованными, как необходимое средство для формирования гибкого мышления сотрудника транспорта. При разработке и внедрении в учебный процесс новых образовательных программ, следует учитывать, что будущие специалисты обязаны быть способными создавать и внедрять автоматизированные и автоматические системы управления, уметь решать на более высоком уровне задачи управления транспортными средствами и потоками продуктов человеческого труда. Транспортники должны оказаться способными решать задачи обеспечения всех видов безопасности, в том числе безопасности движения транспортных средств и экологической безопасности. Следует учитывать в транспортном образовании, что функцией планирования будут являться разработки информационных технологий, основанных на принципах логистики. Они должны обеспечиваться современными средствами сбора, обработки, передачи и отображения информации, сопутствовать осуществлению ее анализа и обоснованию решений[1].

[1] URL: http://www.extech.ru/files/anr_2015/anr_6.pdf.

На современном этапе развития в России идет активный процесс создания интеллектуальных транспортных систем, призванных к использованию инновационных разработок в моделировании транспортных систем и автоматизированного регулирования транспортных потоков. При наличии различий в толковании понятия «интеллектуальные транспортные системы» в разных странах обобщающим можно признать следующее определение: «интеллектуальные транспортные системы (ИТС) — это системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированная на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта»[1].

Сегодня без интеллектуальных транспортных систем мы — может быть, даже не зная о том, где они, рядом или нет, видны или не видны, — не можем мыслить свою жизнь. Экономика страны без транспортных систем не работает эффективно, и увязка усилий Российской Федерации и регионов в транспортном комплексе опять же базируется на корректной, надежной и эффективной работе транспортных систем[2].

Развитие транспорта XXI в. с его положительными тенденциями сопровождается широким рядом негативных последствий, масштабы которых создают угрозы национального и даже континентального уровня. Негативные последствия транспорта выражаются большими, вызывающими серьезную обеспокоенность, людскими потерями на транспорте; ростом потребления не возобновляемых источников энергии; усилением негативного влияния на окружающую среду; постоянно растущими задержками людей и грузов на всех видах транспорта. Все это связано с растущими потребностями в транспортных услугах, с объективным недостатком мощностей транспортной инфраструктуры. Но особенно большую тревогу вызывает низкий уровень управления транспортными потоками. Мы не научились плодотворно использовать существующую транспортную инфраструктуру, не имеем продуктивного представления, в каком направлении и какими способами ее развивать. Чтобы обеспечить плодотворное использование транспортной системы, нужно быстрее и увереннее переходить на современные технологии управления. Это обеспечит более результативное использование транспорта и гарантирует предоставление конечным потребителям своевременной и объективной информированности, надежной безопасности при пользовании и реализации транспортных услуг. Для продуктивной реализации этого процесса требуются специалисты с новыми знаниями, с новыми умениями и способностями. Перед транспортным образованием стоят новые задачи по формированию образовательных программ по новым специальностям для транспорта. Ра-

[1] URL: http://inteltech.center/?page_id=421.

[2] URL: http://itsrussiaforum.ru/magazine/magazine_2.pdf.

ботники с новыми специальностями, кроме всего, обязаны обеспечивать повышение уровня взаимодействия участников движения по сравнению с обычными транспортными системами. В интеллектуальных транспортных системах могут применяться технологии предсказывания на основе моделирования с использованием накопленной ранее информации.

Моделирование транспортных потоков, осуществляемое на основе полной и объективной информации о потребностях в перемещениях грузов и пассажиров, а также других важных потоков, создаст оптимальные условия для полноценного использования транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Кроме того, моделирование в транспортной системе повлияет на традиционное представление о транспортных средствах, которые не будут похожи на те, что мало радуют нас сегодня. Новый транспорт преобразуется в транспортные системы, с ними сольются интеллектуальные транспортные системы, которые обеспечат решение многих задач, волнующих человека, общество и государство в поисках путей удовлетворения потребительских интересов.

На пути реформирования транспорта, создавая транспортные системы нового поколения, потребуются и новые специалисты. Как и в прежние времена, сегодня транспорт, окруженный современными информационными технологиями, побуждает транспортное образование к переосмыслению традиционных специальностей, наполняя их новым содержанием, новыми знаниями, соответствующими меняющимся технологиям. В научной, аналитической работе ученых транспортных вузов предстоит разработка и создание моделей новых специальностей для подготовки высококвалифицированных работников, способных успешно трудиться в условиях функционирования транспортных систем в их настоящем представлении.

Новая форма транспортной системы, насыщенная современными технологиями, побуждает транспортное образование открывать ранее не известные специальности. Когда стали заметно усложняться технологии и появляться новые риски для человека и окружающей среды, когда источники повышенной опасности растут в поисках новых форм удовлетворения потребительских интересов, тогда обостряется потребность взглянуть, кто и как работает на транспорте, и вооружившись правильными выводами, станет понятным необходимость пересмотреть многие условия подбора, подготовки и оценки кадров на транспорте. Новые обстоятельства обусловливают необходимость уделять больше внимания работникам транспорта, их профессионализму, личным качествам, волевым, душевным характеристикам. Подходы к отбору, обучению и определению их профессиональной пригодности к работе на транспорте придется менять.

Транспортные системы не смогут функционировать, если образованность специалистов транспорта не будет расти и соответствовать уровню современных технологий. Мировоззрение, волевые качества, умения гибко мыслить — это первейшие личностные качества сегодняшнего специа-

листа транспорта. Кроме этого, он обязан уметь учиться, наполнять свой разум новым знанием, искренне любить свою профессию, любить людей и проявлять заботу о них, быть приверженцем обоснованных, объективных решений и сторонником справедливых отношений.

Для транспорта особенно важно вести отбор молодого поколения с самих ранних лет, замечая в них склонность и создавая условия для развития их мысли стать грамотным специалистом в транспортной сфере. Осознанное понимание своей профессии, неподкупная любовь к ней, создают благоприятные условия, полезную для воспитания среду, в какой человек, проявляя свой интерес, свободно стремиться к усвоению знания, стремится к приобретению умений, навыков, нужных для профессии. Понимая смысл знания, человек развивает профессиональные навыки, с желанием и охотой работает. Продуктивность труда такого работника растет осознанно, без принуждения. Ничто так не повышает результативность труда, как свободное, раскованное и заботливое по своему убеждению отношение к своей работе, к своему рабочему месту, к продукту своего труда. Свободный труд оказывается наиболее производительным, но мерой свободы, особенно в транспортной сфере деятельности, являются правосознание и высокий профессионализм при исполнении возложенных на транспортника обязанностей.

В отраслевом обучении укрепляется связь интереса человека с потребностями транспорта. Эту связь следует постоянно укреплять, внедряя в обучение методы поиска заинтересованных людей, желающих работать на транспорте и охотно стремящихся учиться, соединяя все это с реальными потребностями транспортной практики.

Преобразования в транспортной системе ведут к проявлению прозорливости у тех, кто озабочен транспортным образованием. В глубине мысли появляются представления о новых специальностях, какие по ощущению новых потребностей транспорта, могут оказаться самыми востребованными. Воспринимая решения о создании Российского университета транспорта, чувствуем, что мы в отраслевом образовании стоим на его переломе, в каком таятся надежды на качественный рывок в создании новых специальностей, новых методов обучения специалистов-транспортников нового поколения.

Чтобы укреплять связь обучения с новой транспортной практикой и создавать возможность быстрого внедрения нового знания в обновление транспортных технологий, нужно переходить на быстрое освоение новых транспортных специальностей. Первые ощущения сегодняшней практики работы транспортной системы побуждают к мысли о потребности новых специальностей в таких направлениях, как:

— дизайн транспортных услуг — для подготовки специалистов, способных работать на основе принципов сочетания удобств, при организации и предоставлении разных видов услуг, в целях удовлетворения интересов заказчика и создания для них комфортных условий, заботливого от-

ношения;

— этикет транспортных услуг — для подготовки специалистов, обеспечивающих и поддерживающих установленный порядок при предоставлении транспортных услуг, демонстрации высокой культуры обслуживания заказчика транспортных услуг;

— моделирование транспортных потоков — для подготовки специалистов, способных создавать прогнозируемые транспортные потоки в целях решения разных групп задач, связанных с обеспечением интересов заказчиков и с созданием условий для получения дополнительных доходов, для продуктивного использования транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В эпоху информационных технологий, когда процессы информатизации приобретают основополагающее значение, эта специальность может оказаться ключевой в направления полного и объективного использования разных видов информации в целях плодотворного решения стоящих перед транспортом задач;

— психологическая реабилитация сотрудников транспорта — для подготовки специалистов, способных обеспечивать душевное равновесие, создать психологически устойчивый микроклимат в коллективе конкретной транспортной структуры, с учетом ее специфики, создания условий для повышения производительности безопасного труда на транспорте. Эта специальность призвана к проявлению внимания к каждому работнику транспорта, и особенно к тем категориям, которые тесно связаны с напряженными видами труда, с управлением транспортными средствами и для которых необходимы особые условия по восстановлению сил;

— профессиональная экспертиза работников транспорта, для подготовки специалистов, обладающих умениями и способностями определять профессиональную пригодность человека для работы в сфере транспорта, для создания условий по предотвращению чрезвычайных ситуаций, которые могут возникать по причине несоответствия профессиональных качеств работника транспорта;

— архитектура транспортных систем — для подготовки специалистов, способных обосновывать необходимость внесения изменений и дополнений в существующие транспортные системы, или создание новых транспортных систем, или отдельных ее компонентов;

— правовое обеспечение функционирования транспортных систем — для подготовки специалистов с крепким правовым знанием, в целях обеспечения высокого уровня правопорядка на транспорте и укрепления гарантий всех видов безопасности на транспорте;

— правовое обеспечение производственных потоков международных транспортных коридоров;

— правовое обеспечение создания и развития интеллектуальных транспортных систем;

— правовое обеспечение в сфере земельных отношений, имущественных отношений — для подготовки специалистов с крепким правовым

знанием и умениями решать комплекс правовых вопросов в отношении участков земель, занимаемых объектами транспортной системы, а также для разрешения правовых проблем по вопросам имущества всего транспортного комплекса;

— правовое обеспечение транспортных коммуникаций — для подготовки специалистов, способных обеспечивать связи и сообщения с различными органами власти, организациями, корпорациями с целью развития и укрепления транспортной системы на правовой основе.

Для подготовки специалистов с крепким правовым знанием, востребованных разнообразными структурами транспортной системы, требуются глубокие научные исследования транспортного права и международного транспортного права, при ориентации его на особенности каждого вида транспорта.

Размышляя о новых специальностях, нельзя не заметить, что транспорт в сегодняшнем представлении виден, как система управления и обеспечения потоков разнообразных продуктов человеческого труда и самого человека. Науку, которая занимается проблемами управления такими потоками, принято называть логистикой. Эта наука дает нам основания призадуматься над тем, какие специальности на ее основе можно формировать для подготовки специалистов, способных осуществлять управление потоками пассажиров, потоками грузов, энергоресурсов на транспорте, информации в сфере транспорта, разнообразных материальных ресурсов, туристов и другими потоками. Подготовку специалистов по логистике видимо следует готовить по новым логистическим специальностям, в основу которых будут заложены признанные в науке принципы логистики и методики управления соответствующими видам потоков. При подготовке этих специалистов возникнет потребность включать в их обучение правовые дисциплины, соотносящиеся с особенностями видов транспортных потоков.

Меняться будут инженерные транспортные специальности. Под влиянием новых технологий, новых транспортных средств и существенных изменений транспортной инфраструктуры инженерная мысль все больше станет насыщаться цифровыми технологиями, современными технологическими процессами по устройству и эксплуатации транспортной инфраструктуры. Труд инженера будет меняться под влиянием интеллектуальных транспортных систем. Заметным окажется востребованность гуманитарного знания в сфере транспортного пространства, охватившего транспортные системы России.

Облик специалиста транспорта не может оставаться тем же, каким он был в прошлом веке. Изменения технологий, преобразование транспорта в транспортную систему, внедрение интеллектуальных систем в управление транспортными потоками стали основными факторами, побуждающими видеть в этой отрасли транспортника с новым мировоззрением. Это должна быть личность с высокими нравственными взглядами, которая

обладает умениями выражать свои обоснованные мысли, сдержанно оценивать разные мнения и давать по ним справедливые оценки. Такие навыки приобретаются на основе глубокого гуманитарного знания и крепкого правового знания. Значимость этих отраслей знаний возрастает не только потому, что они становятся основой формирования личности высокого культурного уровня, но они оказываются необходимым средством, из которого складываются новые профессиональные способности управленческого характера, так необходимых в организации и руководстве в сфере современного транспорта. Особое значение в деятельности специалиста транспорта занимают правовые знания, ориентированные на оценку нормативных правовых актов и на принятие правильного правового решения при исполнении обязанностей каждым транспортником. В пределах правовых решений всегда есть гарантия безопасности и надежности в действиях работников транспорта.

В транспортном образовании ощущается потребность развития медицинских специальностей, в которых будет укрепляться связь сущностного понимания транспортных особенностей с медицинским знанием, и станет возможным вести плодотворную профилактику заболеваний работников транспорта. Забота о транспортной системе России умножится, станет более продуктивной, если в системе транспортного образования будут воспитываться специалисты, способные воплощать в транспортную практику здоровый образ жизни.

Наконец, после того когда мы убедились, что для современной транспортной системы нужны новые специалисты, глубоко понимающие особенности транспорта с его технологическими процессами, требуется осмыслить еще очень важное обстоятельство. Создание Российского университета транспорта не должно быть воспринято как обязанность этого вуза готовить специалистов для всех видов транспорта по тем же образовательным программам, по каким готовятся специалисты всеми другими транспортными вузами без учета меняющихся обстоятельств, под влиянием которых появляется потребность в новых специальностях в транспортном образовании. Оглядываясь в прошлое, чтобы яснее представить, как МИИТ в средине 1920-х гг. приступал к подготовке новых специалистов, какой путь прошел, мы поймем, что сегодня Российскому университету транспорта нужно приступать к созданию проектов новых стандартов, новых специальностей, так остро необходимых для транспортной системы с ее новыми задачами. Став в положение нового статуса, МИИТ сбережет богатые традиции и коллектив, водворит в транспортное образование новые научные идеи. Уверенно можно заключить, новый статус, определивший состояние МИИТ в основной транспортный вуз России, который с гордостью будут оберегать и возвышать миитовцы, станет надежной опорой для мощного рывка транспортной науки, с высоты которой разовьются новые образовательные программы, значительно совершенствуются методики подготовки специалистов транспорта нового поколения.

УДК 615.8

© Постол О. Л.
— кандидат педагогических наук, доцент кафедры
«Общественные науки и профессиональная коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта
(РУТ (МИИТ));

© Панкратова О. Н.
— старший преподаватель кафедры «Физическая культура»
Института экономики и финансов Российского университета транспорта
(РУТ (МИИТ))

НЕТРАДИЦИОННЫЕ И ТРАДИЦИОННЫЕ ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА В ЦЕЛЯХ СОХРАНЕНИЯ ВЫСОКОЙ РАБОТОСПОСОБНОСТИ И ПРОФИЛАКТИКИ ЗАБОЛЕВАНИЙ МАШИНИСТОВ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ

Аннотация. В данной статье проведен анализ требований к профессии «машинист высокоскоростных поездов» и обозначен комплекс мер по сохранению уровня трудоспособности в профессии и минимизации «человеческого фактора» при чрезвычайных ситуациях.

Ключевые слова: профессиональные заболевания; профессиональные требования; медицинский контроль; физкультурная нагрузка; нетрадиционные оздоровительные гимнастики.

© Postol O.
— candidate of pedagogical sciences, docent
of the department «Social sciences and professional communication»
of Law Institute of the Russian University of transport;

© Pankratov O.
— senior teacher of the department «Physical culture» of Institute
of Economics and Finance Russian University of transport

ALTERNATIVE AND TRADITIONAL HEALTH RESOURCES IN ORDER TO MAINTAIN HIGH HEALTH AND DISEASE PREVENTION DRIVERLESS HIGH-SPEED TRAINS

Abstract. In this article the analysis of the requirements of the profession, the engineer of high-speed trains and designated a set of measures to preserve the level of disability in the profession and minimize the human factor in case

of emergency.

Keywords: occupational diseases; professional requirements; medical monitoring; physical load; non-traditional health-improving gymnastics.

Если в США на три дня остановится железнодорожное движение, этого почти никто не заметит. Но если это случится в России, произойдет катастрофа! Так как железнодорожный транспорт у нас является жизненной артерией страны. Поэтому и все требования к нему предъявляются как к стратегическому объекту.

Труд машинистов железнодорожного транспорта связан с организацией движения и обеспечением его безопасности. Перечень заболеваний, противопоказанных в профессии «машинист поезда» объемный:

— заболевания сердца и нарушения артериального давления;
— нервно-психические расстройства;
— судороги, потери сознания;
— употребление наркотиков, зависимость от алкоголя;
— некорректируемое снижение остроты зрения;
— нарушение цветоразличения, бинокулярного зрения;
— расстройства речи;
— дрожание рук;
— вестибулярные расстройства, нарушение чувства равновесия;
— расстройства координации движений;
— боязнь высоты;
— заболевания позвоночника, суставов и нижних конечностей;
— геморроидальные расстройства;
— выраженные физические недостатки.

Когда-то с такими заболеваниями просто не брали в МИИТ. Медицинский осмотр проводился до подачи документов в приемную комиссию. Сейчас многое изменилось не в лучшую сторону. Настоящее положение вещей сильно осложняет подготовку будущих специалистов в плане физического воспитания и готовности к будущей профессии.

Вот важные профессиональные качества машиниста поезда, которые приводятся для школьников, с целью выбора профессии. Авторы разделили их на четыре блока;

1) морально-волевые качества:

— дисциплинированность;
— организованность, самодисциплина;
— ответственность;
— предусмотрительность;
— пунктуальность, педантичность;
— самоконтроль, способность к самонаблюдению;
— способность к мобилизации в сложной ситуации;
— способность организовать свою деятельность в условиях большого потока информации и разнообразия поставленных задач;

— способность планировать свою деятельность во времени;

— способность рационально действовать в экстремальных ситуациях;

2) физиологические возможности:

— быстрая адаптация зрения к темноте, свету;

— острота слуха;

— ощущение ускорения;

— устойчивость зрительной чувствительности во времени;

— быстрая, хорошая зрительная оценка размеров предметов;

— хорошее зрительное восприятие расстояний между предметами;

— хороший глазомер динамический (способность оценивать направление и скорость движения предмета);

— способность различать отклонения параметров процессов от заданных значений;

— способность к различению фигуры (предмета, отметки, сигнала и пр.) на малоконтрастном фоне;

3) навыки и умения:

— развитый объем внимания (способность одновременно воспринимать несколько объектов);

— помехоустойчивость внимания;

— оперативность (скорость мыслительных процессов, интеллектуальная лабильность) мышления;

— предметность (объекты реального мира и их признаки) мышления;

— способность к обобщению инфолакации;

— техническое мышление;

— кинетическая память (память на движения);

— оперативная память;

— память на условные обозначения (знаки, символы, планы, схемы, графики);

— умение четко и кратко формулировать информацию;

— умение решать проблемные ситуации в короткие сроки;

— способность прогнозирования;

4) физические качества:

— хорошая координация рук и ног;

— мышечно-суставная чувствительность усилий и сопротивлений;

— согласованность движений с процессами восприятия (сложно-организационная деятельность);

— твердость руки, устойчивость кистей рук (низкий тремор);

— хорошее общее физическое развитие — выносливость, координированность, сила, быстрота;

— сохранение бдительности в условиях однообразной деятельности (монотонии);

— переносимость статических физических нагрузок;

— быстрота реакции;

— выносливость к эмоциональным нагрузкам (стрессоустойчивость);

— умение быстро ориентироваться в окружающей обстановке;

— физическая работоспособность (выносливость).

Читая эти требования, можно сказать, что они подходят автомобилистам, летчикам, военным, спортсменам сборных команд, т.е. охватывают огромный круг специальностей, требующих максимальной отдачи.

Людей с такими исходными данными очень мало, поэтому воспитание этих качеств — первоочередная задача кафедр физического воспитания вузов.

Необходимо также учитывать, что на протяжении рейса машинисты локомотивов и их помощники испытывают нагрузку, сравнимую с той, что и у специалистов других нелегких профессий. Это и механическая вибрация, и звуковое воздействие, и влияние электромагнитного поля, и неравномерный температурный режим. А как измерить постоянный груз ответственности за безопасность пассажиров или сохранность тысяч тонн груза?

Для того чтобы в России все безопасно летало, ездило, двигалось по рельсам и успешно выступало на соревнованиях, необходимо две вещи — это постоянная физическая подготовка и медицинское наблюдение, как во время обучения, так и после окончания института.

Это значит, что задачами руководства отрасли по организации безопасной деятельности является возрождение максимально приближенных к рабочим местам физкультурно-оздоровительных комплексов (ФОК) и реабилитационных медицинских организаций, осуществляющих строгий медицинский контроль. Причем ФОК должны осуществлять многофункциональную, комплексную, высококвалифицированную подготовку, включающую в себя не тренажерные залы и бани, а систематические занятия в организованных группах здоровья, где в программе занятий будут сочетаться элементы нескольких видов спорта:

— гимнастика (для развития координации и гибкости);

— легкая атлетика (для быстроты и выносливости);

— волейбол (для командных взаимодействий);

— плавание (для выносливости и восстановления).

Для развития гибкости, координации движений, концентрации внимания наряду с традиционными средствами рекомендуется использовать нетрадиционные оздоровительные гимнастики. На занятиях по физической культуре в Российском университете транспорта успешно применяют восточные оздоровительные гимнастики для повышения функциональной подготовленности сердечно-сосудистой и дыхательной систем, повышения общей сопротивляемости организма, мобилизации его защитных сил, а также в целях профилактики заболеваний.

Особенностью разработанной методики является комплексное использование традиционных и нетрадиционных оздоровительных средств на занятиях по физической культуре в вузах, применение для практических занятий упражнений, комплексов, непосредственно входящих в состав тех

или иных нетрадиционных оздоровительных гимнастик (элементы гимнастики хатха-йоги, китайская оздоровительная гимнастика бадуаньцзин, тибетская гимнастика до-ин, гимнастика для рук и ладоней японского врача Йосиро Цуцуми и др.).

Методика оздоровления с применением восточных оздоровительных гимнастик способствует улучшению самочувствия и физического состояния машинистов высокоскоростных поездов, повышению оздоровительного эффекта, формированию положительной мотивации к занятиям физической культурой и спортом, а также профилактике простудных заболеваний и сохранению высокой работоспособности.

Литература

1. Игнатьева, Т. П. Хатха-йога для детей и взрослых. Гармонизирующие комплексы. 2-е изд.— СПб.: Издательский Дом «Нева», 2003.
2. Информационно-справочная система выбора профессии «В помощь Школьнику.ру»
3. Исмуков, Н. Н. Адаптированная йога для всех. — Ростов н/Д : Феникс, 2002.
4. Крапивина, Е. А. Физические упражнения йогов // Физкультура и спорт. — 1991. — № 3.
5. Постол, О. Л. Методика оздоровления студенток вузов на занятиях по физическому воспитанию с применением традиционных и нетрадиционных средств : дис. ... канд. пед. наук. — Хабаровск, 2004.
6. Скурихина, Н. В. Фитнес-йога как современная технология укрепления психофизического состояния и психосоциального здоровья студенток специальных медицинских групп / Н. В. Скурихина [и др.]. // Физическое воспитание студентов. — 2016. — № 2. — С. 24—31.

СТРАХОВАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 347.463:368

© Корякин В. М.
— доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Гражданское право
и гражданский процесс» Юридического института
Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))

ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ПОРЯДКЕ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ ПАССАЖИРА И ЕГО ИМУЩЕСТВУ

Аннотация. Статья представляет собой научно-практический комментарий к Федеральному закону «О внесении изменений в Федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном”».

Ключевые слова: страхование; страхование гражданско-правовой ответственности; возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью пассажира; возмещение вреда, причиненного имуществу пассажира.

© Koryakin V.
— doctor of legal sciences, associate professor,
head of the department «Civil right and civil process» of Law Institute
of the Russian University of transport

CHANGES IN THE ORDER OF INSURANCE OF CIVIL LIABILITY OF THE CARRIER FOR CAUSING HARM TO LIFE AND HEALTH OF A PASSENGER AND HIS PROPERTY

Abstract. The article presents a scientific and practical commentary to the Federal law «On amendments to the Federal law “On mandatory insurance of civil liability of the carrier for damage to life, health, property of passengers and on the procedure for compensation of such harm caused at transportations of passengers by underground”».

Keywords: insurance; insurance of civil liability; damages, caused to life and health of passengers; compensation for damage caused to property of the passenger.

21 июля 2017 г. Государственной Думой принят и 25 июля 2017 г. одобрен Советом Федерации Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном”».

Федеральный закон, подвергнутый комментируемым в настоящей публикации изменениям, регулирует отношения, возникающие в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках пассажиров вреда их жизни, здоровью, имуществу, определяет правовые, экономические и организационные основы этого вида обязательного страхования, а также устанавливает порядок возмещением вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном.

Как указано в пояснительной записке к данному законопроекту, он был подготовлен в соответствии с п. 3 плана мероприятий («дорожной карты») «Стратегия развития страховой деятельности в Российской Федерации до 2020 года» (распоряжение Правительства РФ от 22 июля 2013 г. № 1293-р).

Вновь принятый законодательный акт направлен на совершенствование страхового законодательства в области защиты имущественных интересов пассажиров, жизни, здоровью, имуществу которых при перевозке может быть причинен вред с учетом практики реализации Федерального закона от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (далее — Федеральный закон № 67-ФЗ), а также международных конвенций и договоров.

Комментируемым законом изменены основные понятия, используемые в Федеральном законе № 67-ФЗ, в частности:

— уточнено понятие перевозчика во избежание неоднозначности определения лица, у которого возникает обязанность заключить договор обязательного страхования, с учетом положений международных конвенций, в том числе Монреальской конвенции;

— конкретизируется перечень имущества пассажира, в случае причинения вреда которому во время перевозки выплачивается страховое возмещение;

— определение страховщика уточнено в части обязанности его участия в перестраховочном пуле[1];

[1] *Перестраховочный пул* (англ. *reinsurance pool*) — добровольное объединение страховых и перестраховочных компаний, не являющееся юридическим лицом, действующее на основе соглашения, подписанного всеми участниками и предусматривающего передачу в пул всех подлежащих перестрахованию рисков сверх сумм собственного удержания страховщика — члена пула или по всему портфелю договоров, или по отдельным видам страхования, или по определенным, например, особо опасным, рискам, имеющим признаки катастрофических (Финансово-кредитный энциклопедический словарь / под общ. ред. А. Г. Грязновой. М. : Финансы и статистика, 2002*).*

— уточнено понятие внеуличного транспорта с целью гармонизации положений Федерального закона № 67-ФЗ с проектом федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и исключения двойного страхования ответственности владельцев отдельных видов внеуличного транспорта;

— уточнено понятие «пасажир»: в данное понятие включен ребенок, перевозимый бесплатно или по льготному тарифу с предоставлением или без предоставления отдельного места в транспортном средстве.

Деятельность юридических лиц, осуществляющих перевозки подвесной транспортной канатной дорогой и транспортным фуникулером, регулируется законодательством РФ о промышленной безопасности, при этом их ответственность должна быть застрахована в соответствии с законодательством РФ об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте. В связи с этим во избежание дополнительной финансовой нагрузки на таких лиц исключается обязанность юридических лиц, осуществляющих перевозки транспортной подвесной канатной дорогой и транспортным фуникулером, по заключению договора обязательного страхования в соответствии с Федеральным законом № 67-ФЗ.

С целью повышения осведомленности пассажиров (потерпевших и выгодоприобретателей) об их правах, вытекающих из договора обязательного страхования, отныне предусматривается обязанность страхователя и юридического лица, осуществляющего перевозки метрополитеном, предоставлять в свободном доступе информацию о страховщике и условиях договора страхования, а также разъяснять порядок действий при наступлении страхового случая и урегулировании претензий потерпевших, выгодоприобретателей о возмещении причиненного вреда. Обязанность перевозчика по информированию выгодоприобретателей возникает в случае, если у перевозчика имеется достаточно данных о пассажирах, при этом он вправе самостоятельно определять способ предоставления такой информации, в частности, посредством размещения на официальном сайте перевозчика в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», где выгодоприобретатели смогут получить необходимую информацию.

Увеличение объема международных перевозок, высокий уровень развития форм кооперации в коммерческой деятельности, в частности, при осуществлении воздушных перевозок (кодшеринговые (совместные перевозки) и прорейтовые (единая перевозка) соглашения, участие в альянсах, использование финансовой аренды (лизинга) судов), а также необходимость соответствия деятельности перевозчиков международным нормативным правовым актам и требованиям международных организаций (Чикагская, Токийская, Монреальская, Варшавская конвенции и иные) предполагают специальный режим для страхования ответственности перевозчиков. В целях исключения случаев двойного страхования при нали-

чии у перевозчика договора добровольного страхования, заключенного на условиях и с лимитами (страховыми суммами), не уступающими требованиям Федерального закона № 67-ФЗ, во исполнение требований международных договоров РФ, национальных требований иных государств или их союзов комментируемым Законом признается исполненной обязанность перевозчика по заключению договора обязательного страхования.

Рассматриваемым Законом определяются особенности расторжения, изменения или прекращения договора обязательного страхования, случаи возврата страхователю части уплаченной страховщику страховой премии в связи с расторжением договора обязательного страхования. Порядок расторжения договора обязательного страхования, предусмотренный законом, устанавливает баланс интересов страхователя, страховщика, а также потерпевших.

В частности, предусмотрено, что при неуплате страхователем очередного страхового взноса страховщик вправе отказаться от договора обязательного страхования по истечении 30 рабочих дней со дня, установленного договором обязательного страхования для уплаты очередного страхового взноса, после уведомления страхователя страховщиком о расторжении такого договора в письменной форме, при этом предусмотренный законопроектом подход предоставляет страхователю возможность уплаты просроченного страхового взноса или своевременного заключения договора обязательного страхования с новым страховщиком.

Учитывая, что перевозчик, как правило, не имеет возможности предотвратить диверсии и террористические акты, к основаниям освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения при наступлении страхового случая отнесены диверсии и террористические акты. При этом по согласованию страхователя и страховщика учитывается ряд международных оговорок и принцип страхования — гарантированность выплаты компенсации пассажирам, в связи с чем новой редакцией Закона предусматривается возможность включения указанных рисков в договор обязательного страхования.

Уточняются также положения о проводимом Банком России ежегодном мониторинге предельных значений страховых тарифов. В частности, для систематизации и определения общих подходов к проведению указанного мониторинга Федеральный закон № 67-ФЗ дополнен нормой, предусматривающей разработку Банком России методических рекомендаций по проведению мониторинга страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков.

Комментируемым Законом синхронизируются положения в отношении применения неустойки (пени) или финансовой санкции при нарушении страховщиком, юридическим лицом, осуществляющим перевозки метрополитеном, срока осуществления страховой выплаты потерпевшему или направления ему мотивированного отказа в такой выплате, с аналогичными нормами, введенными в других федеральных законах о конкретных

видах обязательного страхования (Федеральные законы от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», от 9 марта 2016 г. № 56-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте”»).

Отдельные положения действовавшей до принятия комментируемого Закона редакции ч. 1 ст. 19 Федерального закона № 67-ФЗ не учитывали особенности осуществления перевозок на различных видах транспорта. Например, не на всех видах транспорта у сотрудников полиции имеется возможность предъявлять требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В связи с этим в целях развития экономических механизмов повышения безопасности перевозок уточнены основания для регрессных требований страховщика к перевозчику, причинившему возмещенный страховщиком вред, которые соответствуют нормам законодательства о перевозках, предусматривающим требования безопасности при выходе в рейс, безопасности дорожного движения и иные требования.

Вновь принятый Закон наделяет профессиональное объединение страховщиков полномочиями по компенсации недостающей части активов при передаче страхового портфеля страховщику для повышения заинтересованности принимающего страховой портфель страховщика в принятии такого портфеля, а также расширяет перечень вопросов, по которым профессиональное объединение страховщиков издает правила профессиональной деятельности, в том числе в части установления особенностей условий передачи страхового портфеля и условий информационного взаимодействия профессионального объединения страховщиков со страховщиками — его членами, для передачи информации о договорах обязательного страхования в орган транспортного контроля и надзора.

Также рассматриваемым Законом предусматривается обязанность профессионального объединения страховщиков осуществлять предварительную компенсационную выплату в размере 100 тыс. руб. в случае, если предварительная выплата не может быть осуществлена страховщиком вследствие введения в отношении него в соответствии с законодательством РФ процедур, применяемых в деле о банкротстве, или отзыва у страховщика лицензии на осуществление обязательного страхования.

Законопроектом предусматривается также уточнение иных положений Федерального закона № 67-ФЗ с учетом правоприменительной практики, складывающейся в сфере транспортного страхования.

СТАТИСТИКА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

УДК 656.11

© Груздева Л. М.
— кандидат технических наук, профессор РАЕ,
доцент кафедры «Информационно-математические технологии
и информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ))

АНАЛИЗ СТАТИСТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН ЗА 2012—2016 ГОДЫ

Аннотация. В статье представлены результаты исследования показателей дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с пострадавшими за 2012—2016 гг. по статистическим материалам Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан и Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан. Приведен анализ и визуализация динамики отдельных видов ДТП, повлекших гибель или ранение людей, по регионам республики. Рассмотрены виды наказания нарушителя ДТП, предусмотренные в Уголовном кодексе Республики Казахстан, в зависимости от тяжести последствий.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие (ДТП); уголовная ответственность за ДТП с пострадавшими.

© Gruzdeva L.

— candidate of technical sciences, professor RAE,
assistant professor of the department «Information
and mathematical technology and information law» of Law Institute
of the Russian University of transport

STATISTICAL ANALYSIS OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS WITH VICTIMS IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN FOR 2012—2016 YEARS

Abstract. The article presents the results of a study of road accidents with victims for 2012—2016 years by statistical materials of the Committee on Legal Statistics and Special Accounts of the Prosecutor General's Office of the RK and

the Committee on statistics of Ministry of national economy of the Republic of Kazakhstan. The author analyzed and visualization of the dynamics of certain types of road accidents entailing death or wound of people, on the regions of republic. The types of punishment for the violator of road accidents provided for in the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan are considered, depending on the severity of the consequences.

Keywords: road safety; road traffic accident; criminal liability for road accidents with victims.

Объектом данного исследования является безопасность дорожного движения в Республике Казахстан в целом и ее регионах. Анализ показателей дорожно-транспортных происшествий (ДТП) за 2012—2016 гг. проводился по аналитическим материалам Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры РК (URL: http://pravstat.prokuror.kz/rus/o-kpsisu/deyatelnost-komiteta/analiticheskaya-informaciya) и официальной статистической информации Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан (URL: http://stat.gov.kz).

Дорожно-транспортное происшествие — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб[1].

В 2016 г. по оперативным данным в Республике Казахстан зарегистрировано 17 974 ДТП (рис. 1), 412 из них произошло вследствие управления транспортными средствами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Необходимо отметить, что в соответствии с законом «О государственной правовой статистике и специальных учетах» Комитетом учитываются только ДТП, повлекшие гибель или ранение людей.

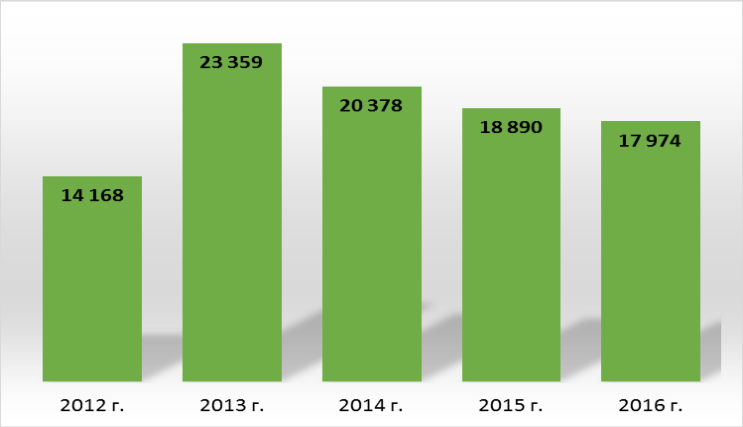

Рис. 1. Динамика числа ДТП, повлекших гибель или ранение людей, в Республике Казахстан за 2012—2016 гг.

[1] См.: Статья 1 Закона от 15 июля 1996 г. № 29 «О безопасности дорожного движения».

Детальную информацию о зарегистрированных в Казахстане ДТП можно узнать по Карте аварийности (рис. 2), которая призвана оказывать помощь органам административной полиции и другим уполномоченным органам на основе сведений о ДТП, она наглядно показывает наиболее опасные участки в населенных пунктах, на дорогах страны.

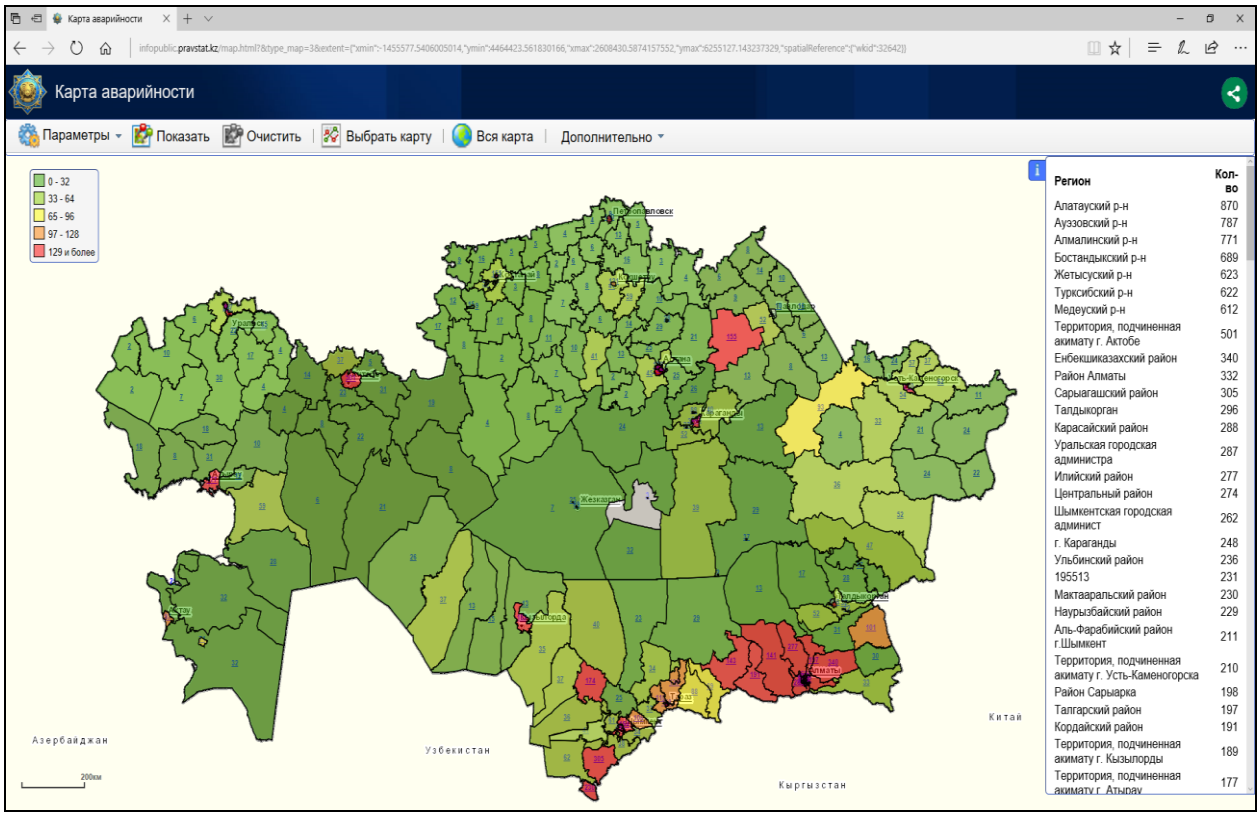

Рис. 2. Карта аварийности (ДТП) в Республике Казахстан за 2016 г. (URL: http://infopublic.pravstat.kz/index.html)

С 1 января 2016 г. на сайте Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры функционирует сервис по предоставлению информации об участии транспортного средства в ДТП, повлекших гибель или ранение людей. Указанный сервис дает возможность гражданам проверить транспортные средства на предмет их участия в ДТП, в результате которых пострадали люди, путем указания государственного регистрационного номера (зарегистрированные ДТП с 2012—2014 гг.) или номера кузова транспортного средства (ДТП с 2016 г.).

Наезд на пешехода ежегодно составляет наибольшую долю среди всех ДТП с пострадавшими, в среднем 43,9% от общего числа зарегистрированных происшествий (рис. 3). Столкновения транспортных средств — в среднем 33,4%, а вот наезд на животных — 0,5% от числа ДТП.

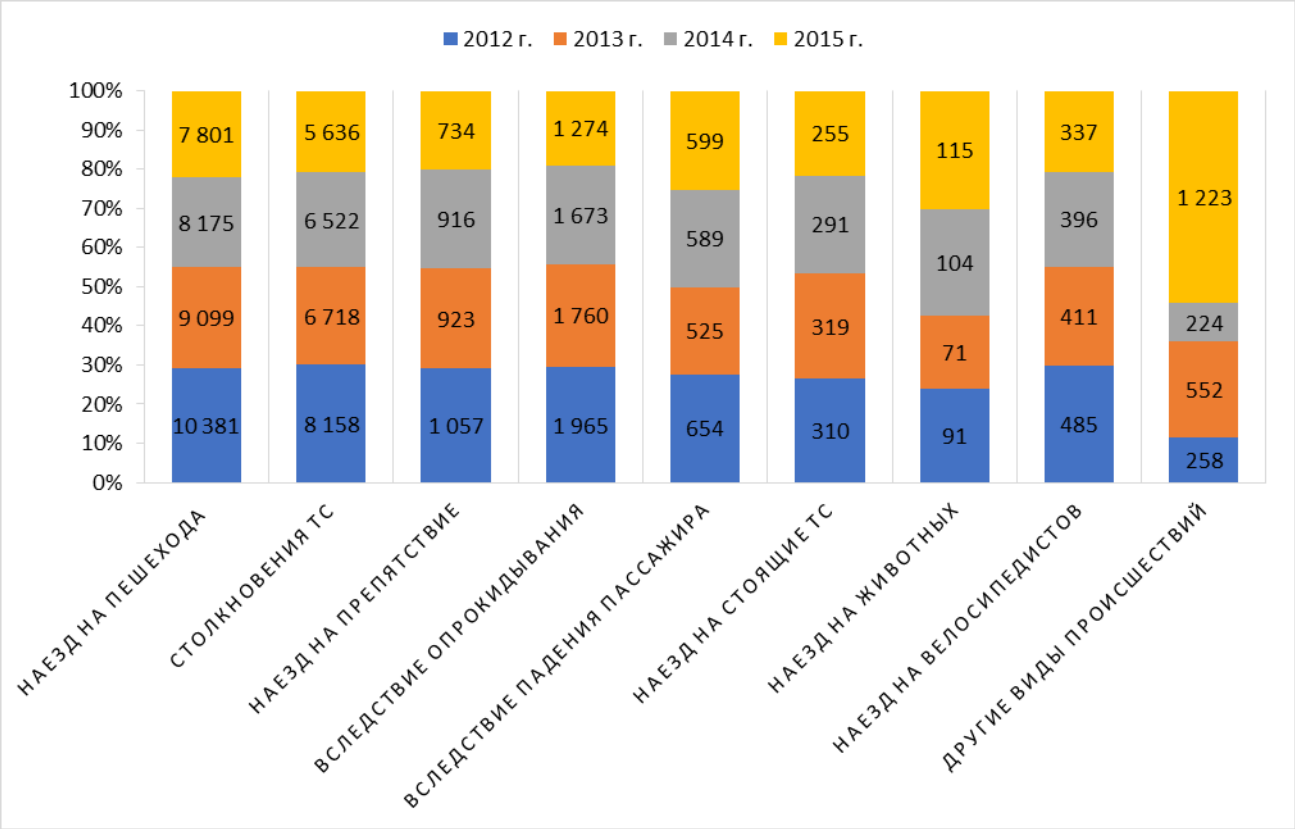

Рис. 3. Динамика числа ДТП на автомобильных дорогах, повлекших гибель или ранение людей, в Республике Казахстан за 2012—2016 гг. (по видам)

Ежегодно в г. Алматы происходит наибольшее число ДТП, например, в 2016 г. произошло 5203 ДТП, повлекших гибель или ранение людей, что на 349 меньше, чем в 2015 г. (рис. 4). Самая распространенная причина таких происшествий — превышение скорости (31,4% от всех зарегистрированных в Республике Казахстан ДТП за 2016 г.), при этом на автомобильных дорогах в 2016 г. 43,4% от общего числа ДТП составили наезды на пешеходов. На втором месте в 2016 г. «расположилась» Алматинская область, на ее дорогах произошло 2086 ДТП, что на 23,1% больше, чем в 2015 г., при этом Южно-Казахстанская область «отстала» всего на 10 происшествий (рис. 4).

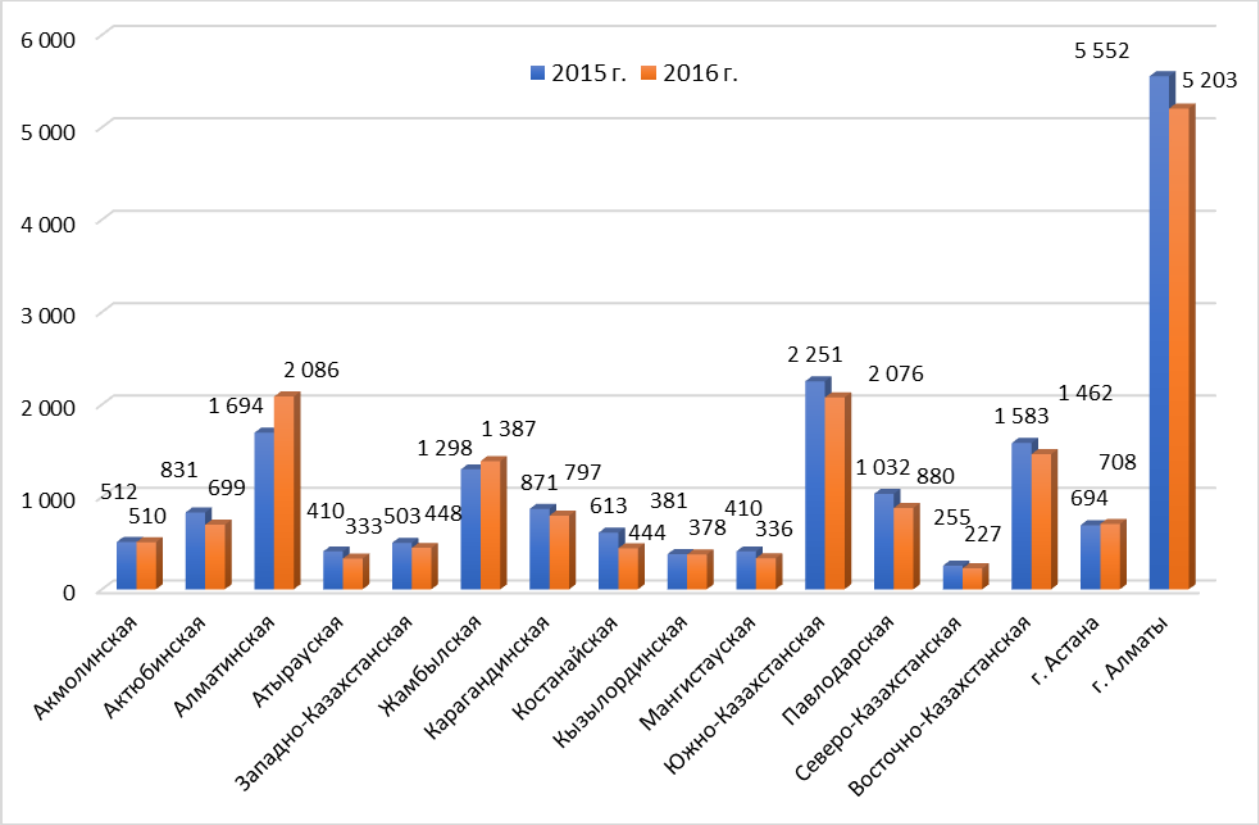

Рис. 4. Динамика числа ДТП, повлекших гибель или ранение людей, в регионах Республики Казахстан за 2015 и 2016 гг.

Для более качественного анализа дорожно-транспортной ситуации в регионах Республики Казахстан сопоставим имеющиеся данные о ДТП с показателями численности населения, представленными на сайте Комитета по статистике. На рис. 5 проиллюстрирована динамика числа ДТП, повлекших гибель или ранение людей, за 2015 и 2016 гг. в расчете на 100 тыс. чел. населения регионов. Город Алматы с населением в 1,7 млн человек сохранил первенство, а вот в 2015 г. на второе место переместилась Павлодарская область, которая по численности населения находится на 11 позиции из 16 (проживает 758 тыс. человек). В 2016 г. на второе место уже переместилась Жамбылская область с населением в 1,1 млн человек, Павлодарская область при этом сохранила высокий коэффициент числа ДТП на 100 тыс. чел. (116,0) и «заняла» третье место.

Следует отметить, что Южно-Казахстанская область, в которой проживает наибольшее число жителей Казахстана (2,8 млн человек), по числу ДТП с пострадавшими занимает только восьмое место в расчете на 100 тыс. человек (рис. 5). Данный факт свидетельствует об эффективной профилактике ДТП в регионе Республики.

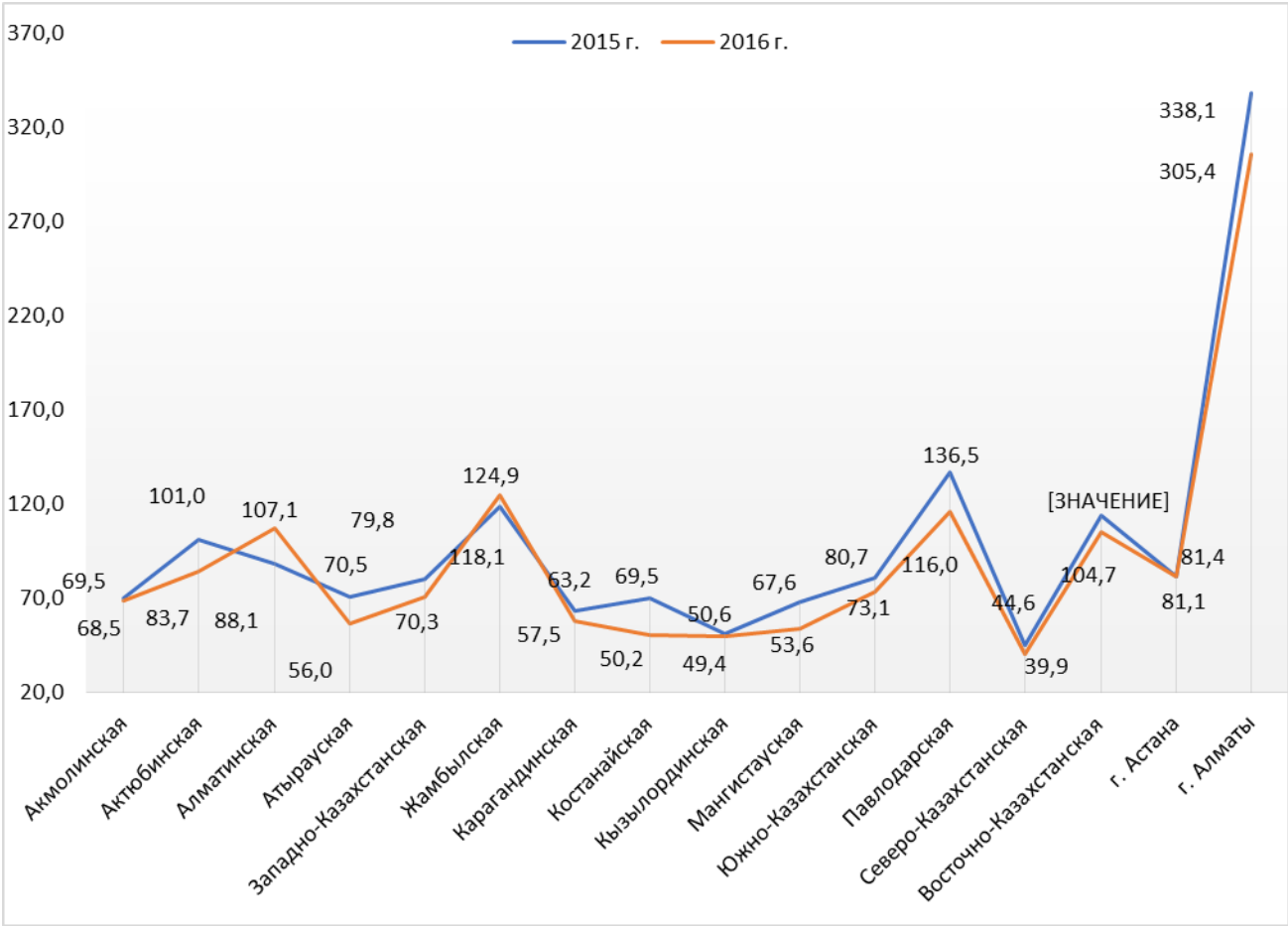

Рис. 5. Число ДТП, повлекших гибель или ранение людей, на 100 тыс. человек в регионах Республики Казахстан за 2015 и 2016 гг.

В 2016 г. в ДТП пострадало 25 779 человек, что на 2,8% меньше, чем в 2015 г. Погибло в результате ДТП 2390 человек (из них 505 в Алматинской области), что на 2,6% меньше, чем в 2015 г. и на 20,9% меньше, чем в 2012 г. (рис. 6). 2013 г. характеризуется не только наибольшим количеством совершенных на дорогах Республики Казахстана ДТП (рис. 1), но и наибольшим числом как раненых, так и погибших (рис. 6).

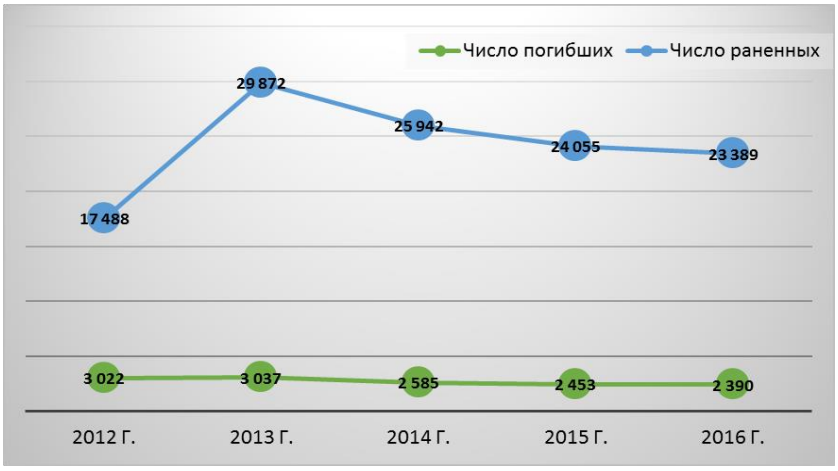

Рис. 6. Динамика числа погибших и раненых людей, в результате ДТП в Республике Казахстан за 2012—2016 гг.

Хотя в Республике Казахстан по итогам 2016 г. число ДТП с пострадавшими в сравнении с предыдущим периодом снизилось на 4,8%, смертность в результате ДТП остается высокой. В Республике Казахстан так же, как и в Российской Федерации, нарушителю ДТП, если его действия привели к тяжким телесным повреждениям либо смерти, предусмотрена уголовная ответственность. Ответственность за данное преступление различается в зависимости от наступивших последствий. К ним относятся:

- *средняя тяжесть вреда здоровью человека* (ч. 1 ст. 345 Уголовного кодекса Республики Казахстан (далее — УК РК)). Наказанием выступают:
  - штраф в размере до 300 месячных расчетных показателей;
  - исправительные работы в том же размере;
  - привлечение к общественным работам на срок до 240 часов;
  - арест на срок до 75 суток с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет;
- *тяжкий вред здоровью человека* (ч. 2 ст. 345 УК РК). Наказанием выступают:
  - штраф в размере до 200 тыс. месячных расчетных показателей;
  - исправительные работы в том же размере;
  - ограничение свободы на срок до двух лет;
  - лишение свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;
  - *смерть человек*а (ч. 3 ст. 345 УК РК). Наказанием выступают: лишение свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до пяти лет. Максимальное наказание, предусмотренное в УК РФ за ДТП, повлекшее по неосторожности смерть человека, — лишение свободы на срок до пяти лет, при этом лицо лишается права управлять транспортом на срок до трех лет (ч. 3 ст. 264 УК РФ);
  - *смерть двух или более лиц* (ч. 4 ст. 345 УК РК). Наказанием выступают: лишение свободы на срок от пяти до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до семи лет. Максимальное наказание, предусмотренное в УК РФ за ДТП, повлекшее по неосторожности смерть *двух или более лиц* — лишение сроком до семи лет, при этом лицо лишается права управлять транспортом на срок до трех лет (ч. 5 ст. 264 УК РФ).

Дорожно-транспортное происшествие — одна из самых опасных ситуаций на дороге. Согласно статистике основные причины ДТП — это крайне низкая культура и дисциплина участников дорожного движения, неполное соответствие дорожно-транспортной инфраструктуры и недостаточная эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, что является основными факторами, влияющих на состояние аварийности и травматизма в Республике Казахстан.

УДК 656.2.08

© Петров Ю. И.
— кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского университета транспорта
(РУТ (МИИТ))
petrov52@ro.ru

ГЛАВНОЕ ОБЩЕСТВО РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ: ОЖИДАНИЯ И СВЕРШЕНИЯ

Аннотация. В статье рассматривается деятельность Главного общества российских железных дорог, раскрывается замысел инициаторов его учреждения, приводится состав акционеров, показана роль общества в реализации правительственных планов по сооружению в России сети железных дорог и финансовые результаты этого участия для государства.

Ключевые слова: история; железные дороги; Российское общество железных дорог; строительство; управление; купечество.

© Petrov Yu.
— candidate of historical Sciences, associate professor,
professor of «The customs law and customs affairs»
of Law Institute of the Russian University of transport

THE MAIN SOCIETY OF RUSSIAN RAILWAYS: EXPECTATIONS AND ACHIEVEMENTS

Abstract. The article discusses the activities of the Main society of Russian Railways, it reveals the intention of the initiators of its establishment, is the composition of shareholders, the role of society in the implementation of the government plans to construct in Russia a network of the Railways and the financial results of this participation for the state.

Keywords: history; Railways; Russian society of Railways; construction; management; merchant.

В 1853 г. после высадки англо-французских, сардинских и турецких войск на южный берег Крыма началась война, получившая в истории название «Крымской». Исход ее для России оказался неутешительным. Война, — как писал В. А. Кокорев[1], — «кончилась, русская грудь засвиде-

[1] Кокорев Василий Александрович — русский предприниматель и меценат, почетный член Академии художеств.

тельствовала перед всей Европой свою непобедимость, а финансовое состояние оказалось в полном бессилии и даже в неизлечимых язвах»[1]. Война показала все недостатки грунтовых дорог. Стало понятным, что именно нехватка путей сообщения, их качество, явилось причиной поражения в ней России. Кроме того возросший объем хлебного экспорта и торговых оборотов внутри страны усилил экономическую потребность в железных дорогах. К правительству пришло понимание необходимости незамедлительного строительства сети железных дорог.

Опыт строительства первых дорог казной и казенное управление ими сочли неудачным, хотя и не было единого мнения на этот счет. Напротив, казенная дорога Варшавско-Венская обошлась стране очень недорого (менее 23 тыс. руб. за версту[2]). Стоимость Николаевской дороги была значительно выше (свыше 110 тыс. руб. за версту), но построили ее исключительно добротно[3]. Эксплуатация этих дорог осуществлялась весьма удовлетворительно, а на незначительность приносимого ими чистого дохода влияли такие обстоятельства, как недостаточность подвижного состава, невыгодные контракты с подрядчиками и ряд других. Однако возобладало мнение, что к делу проведения новых путей сообщения необходимо привлечь частную инициативу[4]. В правительственных кругах сочли, что казне не следует заниматься железнодорожным хозяйством, что это частное дело, как фабрика или завод. Поэтому было решено учредить крупное железнодорожное общество.

Под влиянием этого настроения и при содействии банкиров Петербурга, Варшавы, Лондона, Амстердама и в особенности Парижа в 1856 г. образовалось Главное общество российских железных дорог, которому была предоставлена концессия на строительство первых 4 тыс. верст железнодорожных путей. Это были линии: Санкт-Петербурго-Варшавская; Нижегородская; Московско-Феодосийская и Орловско- или Курско-Либавская[5].

Обществу планировалось в течение 10 лет построить запланированную сеть, а в дальнейшем в течение 85 лет ее эксплуатировать. Главным общество было названо не случайно, ему предстояло на долгие годы стать единственным крупным строителем рельсовых путей в России. Уже к концу 1859 г. намечалось ввести в действие около 300 верст пути. Стратегической задачей общества являлось соединение Москвы, Санкт-Петербурга и 29 губерний России с портами на Черном и Балтийском морях, западной сухопутной границей, а также с одним из главных торговых центров стра-

[1] *Кокорев В. А.* Экономические провалы. М., 2017. С. 34.
[2] Верста — русская единица измерения расстояния соответствующая 1066,8 м.
[3] *Мигулин П. П.* Экономический рост Русского государства за 300 лет. М., 2012. С. 124—125.
[4] *Янжул И. И.* Основные начала финансовой науки: Учения о государственных доходах. М., 2002. С. 153.
[5] *Головачов А. А.* История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 19.

ны — Нижегородской ярмаркой[1].

Три линии из намеченных четырех к строительству вполне соответствовали экономическим интересам государства. Однако этого нельзя было сказать о четвертой линии — Варшавской дороге. Санкт-Петербург-Варшавская линия проходила по малонаселенным местностям, на две трети не имевшим ни плодородной почвы, ни фабричного и заводского производства, а следовательно, здесь отсутствовала деятельность, связанная с активным движением пассажиров и товаров, которая могла бы покрывать расходы по эксплуатации и по представляемым обществу гарантиям.

В. А. Кокорев отмечал, что величайшею ошибкой со стороны правительства было то, что Главному обществу поручили строить сначала железную дорогу из Петербурга в Варшаву, вместо направления из Москвы в Феодосию. Эта последняя не только окупила бы эксплуатационные расходы, но и платежи процентов по облигациям, как это уже имело место на других железных дорогах, что в свою очередь породило бы в Европе доверие к русским железнодорожным бумагам, а следовательно, и желание приобретать их по более выгодному для России курсу[2].

Однако в правительственных кругах думали иначе. «Потребность высших классов Петербурга сблизится с западной Европой, — замечает А. А. Головачов, — была на столько сильна, что ей были принесены в жертву самые существенные интересы промышленности, и вместо того, чтобы приступить к постройке южной линии, прежде всего Главное общество обязывалось строить линию, проходящую по безлюдной местности, не имевшей ничего для сбыта на заграничных рынках, линию, создавшую возможность для Пруссии доставлять в Россию предметы роскоши и эксплуатировать наш рынок. Безошибочно можно утверждать, что Варшавская линия была сооружена в интересах прусской торговли и в первое десятилетие служила исключительно этим интересам»[3].

Учредителями Главного общества выступили преимущественно западно-европейские банкиры. Во главе его встали: петербургский банкир барон А. Л. Штиглиц, лондонские банкиры братья Беринги, парижские банкиры Исаакий и Эмиль Перейры и братья Маллет, берлинский банкир Мендельсон и др. Основную роль в обществе играли французские денежные магнаты[4]. В. А. Кокорев возмущено заметил, что «народное дело сооружения дорог предоставили в руки французов, наших, так сказать, вчерашних врагов, и на русской земле, во время коронации Александра II, появился из Парижа известный аферист времен Наполеона III, Перрейра, с толпою булочников, парикмахеров, башмачников и т.д., называвших себя

[1] *Слепнев И. Н., Соловьев А. М.* Железные дороги // Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): Энциклопедия. Т. 1. С. 778.
[2] *Кокорев В. А.* Экономические провалы. М., 2017. С. 35.
[3] *Головачов А. А.* История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 19—20.
[4] История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 81.

опытными инженерами»[1]. Но если у Кокорева в его эмоциональной оценке могла присутствовать национальная и профессиональная обида, то в официальных документах это отсутствовало. Действительно, все эти специалисты, оказались лицами не только из стана наших недавних врагов, но еще и непрофессионалы в железнодорожном деле. В юбилейном сборнике, посвященном 100-летию Комитета министров, читаем, решив начать строительные работы, Главное общество «пригласило преимущественно французских техников во главе с инженером Колиньоном, получившим звание главного директора. Всем этим техникам были назначены безмерно высокие оклады, тем более неуместные, что большинство из вступивших на службу общества лиц оказались мало подготовленными к исполнению лежавших на них обязанностей, за неимением какого-либо практического знакомства с условиями русской жизни, другие же были инженерами только по имени, но не по образованию»[2].

Тем не менее французские капиталисты потребовали правительственной гарантии доходности на затрачиваемый в русские железные дороги капитал. П. П. Мигулин считал, что этому не стоило удивляться, поскольку такая практика имела место и в самой Франции[3]. Наверное, так и надо было к этому относиться, если бы Россия имела дело с добропорядочными финансистами и высококвалифицированными специалистами, но это было не так. И все же компании предоставили выгоднейшие условия, рассматривая ее как единственного крупного строителя железных дорог в России. В состав акционеров общества вошли члены императорской фамилии и многие высокопоставленные чиновники[4]. Среди них были такие аристократы, как: граф В. В. Нессельроде, государственный деятель немецкого происхождения, предпоследний канцлер Российской империи; князь С. А. Оболенский, действительный статский советник, шталмейстер; граф А. Г. Строганов, член Государственного совета; фаворитка Александра II Екатерина Долгорукова и др. Это определило его привилегированное положение на многие годы вперед, нанося при этом железнодорожному делу России и экономике в целом непоправимый урон.

Русская общественность сразу же выразила сомнения относительно результатов деятельности этой организации. Купечество, напуганное таким откровенным вторжением французов в дело «русского народного труда» и предвидя, что Россия в очередной раз попадет в ловушку иностранных интриганов, начало искать выходы из этого положения. Представительная делегация, пытаясь развеять свои опасения, обратилась за разъяснением к московскому генерал-губернатору графу А. А. Закревскому. Он согласился

---

[1] *Кокорев В. А.* Экономические провалы. М., 2017. С. 33.

[2] *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 100.

[3] *Мигулин П. П.* Экономический рост Русского государства за 300 лет. М., 2012. С. 125.

[4] *Фадеев Г. М.* Железнодорожный транспорт // Большая энциклопедия транспорта : в 8 т. Т. 4 Железнодорожный транспорт. М., 2003. С. 14.

с озабоченностью купцов и высказал свое удивление: «Зачем нам прибегать к каким-то иностранным капиталам, когда у нас есть все нужное для постройки дорог дома: железо на Урале, лес, песок и щебенка повсюду, с массою рук, ожидающих работы во всех деревнях»[1]. Граф порекомендовал обратиться к недавно назначенному главноуправляющему путей сообщения К. В. Чевкину[2], который внимательно выслушав представителя купечества Торлецкого[3], сказал: «Ничего не могу сделать, мой миленький (обычная поговорка Чевкина), потому что дело с французами облажено и условлено в Париже князем Орловым во время заключения мира. Нахожу возможным хлопотать только об одном, чтобы правление железных дорог было не в Париже, как было предположено, а в России»[4]. Ему удалось этого добиться, но только через два года, и тогда когда Главному обществу выдавали очередные многомиллионные ссуды, в устав общества были внесены изменения о переводе правления из Парижа в Петербург[5].

«Начался, как заметил Н. А. Кислинский, памятный в летописях нашего железнодорожного дела период бесконтрольного расходования собранных за акции Главного общества денег»[6]. И неудивительно, что уже через год после его учреждения все наличные средства компании оказались уже израсходованными, при этом строительные работы были начаты только по одной Санкт-Петербурго-Варшавской дороге. На других направлениях даже не приступали к проектным работам. В этой ситуации пришлось обращаться к облигационному займу, который предусматривался уставом и по которому также представлялись правительственные гарантии в размере 4%. В целом строительство дороги обошлось чрезвычайно дорога в 90—100 тыс. руб. за версту[7], а по данным профессора И. Х. Озерова, и все 200 тыс. руб. за версту, хотя к участию в строительстве дороги привлекали и солдат[8].

Облигации на сумму 35 млн руб. успешно были реализованы преимущественно в России, поскольку общество еще пользовалось доверием в определенных слоях населения, а свободных средств, ищущих своего размещения, было более чем достаточно. Вновь полученные средства позво-

---

[1] Цит. по: *Кокорев В. А.* Экономические провалы. М., 2017. С. 33—34.

[2] Чевкин Константин Владимирович, генерал от инфантерии и генерал-адъютант русской императорской армии. На гражданской службе — сенатор, главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями (1855—1862), председатель комитета по делам Царства Польского (1872—1874).

[3] Торлецкие — представители купеческой знати, крупные Московские домовладельцы, строительные подрядчики.

[4] Цит. по: *Кокорев В. А.* Экономические провалы. М., 2017. С. 34.

[5] *Кокорев В. А.* Экономические провалы. М., 2017. С. 34.

[6] Цит. по: *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 100.

[7] *Мигулин П. Н.* Экономический рост Русского государства за 300 лет. М., 2012. С. 126.

[8] *Озеров И. Х.* Экономическая Россия и ее финансовая политика на исходе XIX и в начале XX века. М., 1905. С. 149.

лили обществу приступить к постройке Нижегородской линии, а затем, в 1859 г., начать в незначительном объеме работы в Крыму (по Феодосийской линии). Однако самовольное и бесконтрольное распоряжение кассовыми средствами общества не прекращалось и в это время[1]. Эффективность работы Главного общества была низкой. Вскоре общество стало демонстрировать свою полную несостоятельность и неспособность выполнить взятые на себя договорные обязательства. Французские капиталисты оказались совершенно неспособными в деле изыскания необходимых средств для строительства железнодорожной сети в России, а французские инженеры — людьми несведущими и недобросовестными. Не успев начать строительство, огромные средства быстро были истрачены. Правительство вынуждено было вмешаться в дела общества, ввести в состав правления правительственных директоров, выполнение работ поручить русским инженерам, выделив средства на окончание начатых линий[2].

Учреждая Главное общество, правительство рассчитывало на прилив иностранного капитала в страну и приобретение практического опыта в железнодорожном деле. «Вот, говорилось везде, наконец-то взялись за правильную систему! В состоянии ли наше казенное хозяйство сделать что-нибудь хорошее? Нам необходимо поучиться этому делу у иностранцев, и нет сомнения, что при их содействии мы будем иметь железные дороги»[3]. Но надежды наши были напрасны, потому что те, с кем правительство собиралось иметь дело, имели другие цели и сразу же их стали реализовывать.

Разделив между собой ценные бумаги по стоимости ниже нарицательной, руководители компании скупили их, создав вокруг своего дела искусственный бум. И дождавшись, когда цена на акции и облигации общества выросла на 12% выше паритета, продали их русским предпринимателям, разницу положив в карман. В результате значительная часть вложенного в дело отечественного капитала ушла за границу, еще более ухудшив и без того крайне тяжелое финансовое положение в стране[4].

Иначе и не могло быть. В самой Франции, как отмечал А. А. Головачов, «…шайка бонапартистов, захватившая власть в свои руки, и даже с ее участием различные Миресы и Перейры, говоря языком нашего сатирика, совершенно законным путем перемещали капиталы французского общества в свои собственные карманы, учреждая различные банковые, железнодорожные, пароходные и другие акционерные общества и играя их бумагами при содействие своих друзей, стоящих во главе правительства, — друзей которым, конечно, ничего не стоило повышать и понижать курс этих бумаг не только распоряжениями, но даже каким-нибудь словом, сказанным

[1] *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 100—101.
[2] *Мигулин П. П.* Экономический рост Русского государства за 300 лет. М., 2012. С. 126.
[3] Цит. по: *Головачов А. А.* История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 20.
[4] История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 81.

публично»[1].

Что же можно было ожидать от этих людей в России. Тем более встречаемых в стране с таким доверием и надеждой. В Указе от 28 января 1857 г. о создании Главного общества предлагалось «воспользоваться значительною опытностью, приобретенною при устройстве многих тысяч верст железных дорог на западе Европы», а Главному обществу предоставлялось преимущественное право перед остальными соискателями строить те линии, которые они бы хотели, таким образом правительство ограничивало даже свое право на выдачу концессий и только при отказе Главного общества могло выдавать концессии другим соискателям[2].

К. В. Чевкин, по замыслу которого осуществлялась организация Главного общества, был крайне удручен подобным оборотом дела и особенно неблаговидными приемами расходования денежных сумм обществом. Он признавал, что ошибся в своем основном расчете — привлечь в Россию значительные иностранные капиталы путем размещения ценных бумаг Главного общества на заграничных денежных рынках[3]. Даже предоставив гарантии в размере 5% на весь акционерный капитал общества, который должен был составлять 275 млн руб., денег за границей на наши железные дороги первоначально изыскать не удалось. И эти акции пришлось размещать в России, и удалось это сделать лишь на сумму 75 млн руб.[4]

Принять какие-либо действительные меры против очевидных злоупотреблений, допускавшихся Советом управления общества, под влиянием распоряжений Парижского комитета, Чевкин был не в состоянии, так как устав Главного общества не позволял Правительству вмешиваться во внутренние распоряжения компании. Тем не менее главноуправляющий путями сообщения не переставал предъявлять обществу энергичные протесты против того образа действий, которого оно продолжало держаться в тех случаях, когда это было в его власти[5].

К 1861 г. весь капитал Главного общества российских железных дорог был истрачен, при том что не были завершены даже две из намеченных линий: Нижегородская и Варшавская[6]. Вместе с тем правительство продолжало выдавать ему миллионные денежные ссуды, и даже когда общество заявило о своей неспособности продолжать сооружении дорог и не возможности уплатить лежащих на нем долгов, правительство и тогда (в силу политических влияний Наполеона III) не стало признавать общество банкротом, оставив его при полных правах хозяина двух линий: Варшав-

---

[1] *Головачов А. А.* История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 21.

[2] Там же. С. 20—21.

[3] *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 101.

[4] *Мигулин П. П.* Экономический рост Русского государства за 300 лет. М., 2012. С. 125.

[5] *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 101—102.

[6] Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 33.

ской и Нижегородской, с отсрочкою уплаты числившегося за ним долга в размере более 50 млн руб., который впоследствии еще более вырос[1].

Чтобы избежать ликвидации общества правительство пересмотрело его устав и предоставило дополнительные средства и льготы для завершения начатых линий. По просьбе общества оно было освобождено от принятых обязательств по строительству Феодосийской и Либавской линий. Россия, таким образом, осталась без очень важных путей сообщения, особенно южного направления. Стоимость строительства Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской дорог, которые начали действовать во второй половине 1862 г., значительно превысила договорную. Только на содержание администрации Главного общества была израсходована сумма в 32 млн руб., которой вполне хватило бы для сооружения железнодорожной линии Москва-Курск, протяженностью 500 верст. В период с 1855 по 1864 гг. в России было построено около 2 тыс. 580 верст железных дорог, в то время как в США почти 23 тыс. 500 верст. Протяженность всех железнодорожных линий в США к концу 1864 г. составила 51 тыс. 500 верст, а в России только 3 тыс. 450 верст[2]. Отставание было огромным.

Оказанная таким образом иностранцами услуга не только ухудшила финансовое положение страны, но и замедлила строительство железных дорог. В 1862 г. правительство было готово вообще прекратить его на неопределенное время. Прирост сети рельсовых линий катастрофически сократился, и в 1865 г. он равнялся нулю[3].

Испытывая серьезные финансовые затруднения, правительство в поисках средств приняло решение — железнодорожное строительство осуществлять только на коммерческой основе. Начиная с 1866 г. строительство дорог на государственные деньги больше не велось

Так как Главное общество не справлялось в полном объеме с принятыми на себя обязательствами по строительству железнодорожной сети, со второй половины 1860-х гг. правительство приступило к широкой выдаче частным лицам и земствам железнодорожных концессий[4].

Кроме того правительство приняло решение передать в частные руки «важнейшую из казенных дорог — Николаевскую», рассчитывая получить необходимые средства на сооружение других линий железных дорог[5]. Николаевская железная дорога была построена в 1851 г. и являлась первым

---

[1] *Кокорев В. А.* Экономические провалы. М., 2017. С. 34.

[2] *Фадеев Г. М.* Железнодорожный транспорт // Большая энциклопедия транспорта : в 8 т. Т. 4 Железнодорожный транспорт. М., 2003. С. 14.

[3] *Бобринский А. П.* Всеподданнейший отчет по МПС за 1869—1872 гг. СПб., 1878. Прил. XXI. С. 1

[4] См. подробнее: *Петров Ю. И.* Участие земств в железнодорожных концессиях и его результаты // Транспортное право и безопасность. 2016. № 10. С. 54—61.

[5] *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 290.

звеном в целой сети дорог, которые должны были связать главнейшие районы империи[1].

Для решения этого вопроса член Совета министров А. А. Абаза был командирован в Париж и Лондон. В инструкции, которую он получил, было сказано: «Николаевская железная дорога может быть уступлена на 85 лет или Главному обществу российских железных дорог или особой компании. Первое по многим уважениям желательно; но как Главное общество, само по себе, не имеет финансового значения и как необходимый на уплату за дорогу капитал она, вероятно, пожелает приобрести посредством выпуска облигаций, то Правительство могло бы уступить Николаевскую дорогу Главному обществу только в таком случае, если бы последнее обеспечило себе поддержку значительных финансовых сил, которые бы приняли на себя размещение облигаций; причем желательно, чтобы эти лица приняли на себя некоторую часть первоначальных взносов. Облигациям этим может быть дарована прямая правительственная гарантия со дня выпуска»[2]. Таким образом видно, что уже с самого начала, когда стал рассматриваться вопрос о передаче Николаевской дороги в частные руки, Главное общество оказалось наиболее предпочтительным кандидатом на ее приобретение, несмотря на свою несостоятельность. Определенные правительственные круги и, видимо, сам императора того очень желали.

Российские купцы и промышленники предприняли попытку побороться за Николаевскую дорогу. В. А. Кокорев создал Московское товарищество, куда вошли более 90 крупнейших российских предпринимателей, предложив правительству передать дорогу им в аренду на более выгодных условиях для казны. Их поддержал министр путей сообщения Мельников, а также огромное большинство голосов в Особом совещании. Однако император Александр II принял решение в пользу меньшинства, и Николаевская железная дорога была отдана Главному обществу, достаточно уже скомпрометировавшему себя к этому времени[3]. Политическая целесообразность и личные интересы правящей элиты взяли верх над государственным долгом.

В. А. Кокорев с иронией и болью отмечал, что после всего сделанного, а больше не сделанного из того что должно было быть, «после этого, через 10 лет, это неисправное общество получило от правительства, как бы в награду за свои злоухищрения и несостоятельность, первую по доходности в Европе Николаевскую железную дорогу, причем в бывшем в то время ходатайстве 92 лиц из первых русских торговых домов, приносивших постоянно своему отечеству громадную и разнообразную пользу своею дея-

---

[1] *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М., 2011. С. 387.

[2] Цит. по: *Головачов А. А.* История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 116—117.

[3] *Кокорев В. А.* Экономические провалы. М., 2017. С. 9—10.

тельностью, было отказано в передаче им Николаевской дороги»[1].

За эту очередную уступку российского правительства Главное обществу «достойно его отблагодарило». После окончательного признания общества несостоятельным и последовавшим сокращением деятельности его в России, «бывшие, — как их называл Кокорев, — его второстепенные инженеры: парикмахеры, булочники и башмачники, везде распространили молву о неспособности русских железных дорог приносить доход». Результатом этих слухов стало значительное снижение ценности гарантированных железнодорожных облигаций, которые России пришлось отдавать за границей по 66 за 100[2].

С 1867 г. в связи с успехами в строительстве и эксплуатации рельсовых путей, а также с принятием правительством курсе на частное железнодорожное строительство, в России началась настоящая «железнодорожная горячка», продолжавшаяся до середины 1870-х гг. Частное предпринимательство расцвело, пользуясь поддержкой министра финансов М. Х. Рейтерна. Компании на этой волне выговорили для себя очень выгодные условия. Государство взяло обязательства по гарантии железнодорожных дивидендов, по реализации облигационных капиталов, а затем железнодорожные компании добились еще и выгодных условий выкупа построенных уже железных дорог. Несмотря на это частные железные дороги продолжали служить источником многочисленных убытков для государственной казны. Правительство, наконец, стало понимать, что невмешательство в железнодорожные дела ведет к полному развалу этой отрасли. Наступил новый период в железнодорожной политике, в котором приоритетным стало сооружения железных дорог казною и выкуп ею частных железных дорог, это и позволило в последние 20 лет XIX столетия создать в России разветвленную сеть железных дорог.

Литература

1. Бобринский, А. П. Всеподданнейший отчет по МПС за 1869—1872 гг. — СПб., 1878. Прил. XXI.
2. Витте, С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. — М., 2011.
3. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России. — СПб., 1881.
4. История железнодорожного транспорта России. — Т. I: 1836-1917 гг. — СПб., 1994.
5. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. — Т. 1. — СПб., 1902.
6. Кокорев, В. А. Экономические провалы. — М., 2017.
7. Мигулин, П. П. Экономический рост Русского государства за 300 лет. — М., 2012.
8. Министры и наркомы путей сообщения. — М., 1995.
9. Озеров, И. Х. Экономическая Россия и ее финансовая политика на исходе

[1] Там же. С. 35.

[2] Там же.

XIX и в начале XX века. — М., 1905.

10. Петров, Ю. И. Участие земств в железнодорожных концессиях и его результаты // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 10. — С. 54—61.

11. Слепнев, И. Н. Железные дороги / И. Н. Слепнев, А. М. Соловьев // Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): Энциклопедия. Т. 1.

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

13. Чупров, А. И. Из прошлого русских железных дорог. — М., 1909.

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

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.