# ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 9 (21) - 2017

РОСТРАНСНАДЗОР ФСБ РОСИИ МВД РОССИИ МЧС РОССИИ

# Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2017. № 9 (21)

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), профессор (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, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

# Содержание


## ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

**Духно Н. А.**
Требования к педагогическим работникам Юридического института Российского университета транспорта ..... 7

**Пищелко А. В., Павлова В. А., Целуйко А. В.**
Опыт организации профессиональной подготовки сотрудников сил транспортной безопасности.....23

## ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**Куликова В. А., Проценко С. В.**
Принципы создания мультимодальных логистических транспортных центров на Дальнем Востоке.....29

## ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**Лычев Д. И.**
Правовое обеспечение охраны атмосферного воздуха на железнодорожном транспорте.....36

## ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ СУБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

**Родкевич Е. Ф.**
Особенности участия учреждений, подведомственных Федеральному агентству железнодорожного транспорта, в закупках товаров, работ и услуг для государственных нужд.....40

## УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**Бобовкин М. В., Ручкин В. А.**
Использование специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений на транспорте: актуальные проблемы уголовно-процессуального регулирования и пути их решения.....48

**Борисов А. В.**
О некоторых проблемах производства дознания по очевидным преступлениям на объектах транспорта .....56

**Суденко В. Е.**
Объективная истина как цель уголовного процесса
при расследовании транспортных преступлений.....66

## ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

**Мальцев В. А.**
Особенности страхования транспортных средств и гражданской
ответственности их владельцев в Соединенных Штатах Америки .....74

**Харламова Ю. А.**
Создание общества безопасности и китайская концепция
Нового Шелкового пути.....83

## ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА РОССИИ

**Петров Ю. И.**
Развитие российского законодательства о железнодорожной
перевозке во второй половине XIX столетия .....88

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность».....97

# ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 377.112.4

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

## ТРЕБОВАНИЯ К ПЕДАГОГИЧЕСКИМ РАБОТНИКАМ ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА

**Аннотация.** Статья раскрывает роль преподавателя в воспитании специалистов для транспортной системы России. Особое внимание обращается на мировоззренческий аспект, как фактор, влияющий на развитие научного, учебного и воспитательного труда преподавателя. Мировоззрение преподавателя определяет вектор методик и содержания обучения, под его влиянием педагог выбирает способы взаимодействия со студентами и дает им возможность развивать общение между собой, что плодотворно воздействует на воспитание достойных специалистов. В статье обосновывается значение активных и интерактивных методов обучения, раскрывается значимость электронной образовательной среды и полезные свойства электронного обучения, как необходимого условия, без которого невозможно воспитание специалистов нового поколения. Подчеркивается значение нового метода сбора сведений об учебных и научных успехах студентов в форме портфолио. Сосредоточено внимание автора статьи на важности компетентностного подхода преподавателей в обучении специалистов нового поколения для транспортной системы России.

**Ключевые слова:** преподаватель; мировоззрение; активный метод: интерактивный метод; электронная информационная образовательная среда; электронное обучение; портфолио; компетентностный подход в обучении.

**© Dukhno N.**
— doctor of juridical sciences, professor

## REQUIREMENTS FOR TEACHING STAFF OF THE LAW INSTITUTE OF THE RUSSIAN UNIVERSITY OF TRANSPORT

**Abstract.** The article reveals the role of the teacher in the education of

specialists for the transport system of Russia. Particular attention is drawn to the worldview aspect as a factor influencing the development of scientific, educational and educational work of the teacher. The worldview of the teacher determines the vector of the methods and content of training, under his influence, the teacher selects ways of interacting with students and gives them the opportunity to develop communication among themselves, which has positive impact on the education of worthy professionals. The article explains the value of active and interactive teaching methods, the significance of the e-learning environment and useful properties of e-learning as a necessary condition, which is essential to the education of specialists of a new generation. Stresses the importance of a new method of gathering information about the academic success of the students in the form of a portfolio. Focus of the author on the importance of the competence approach to teachers in training a new generation of transport system of Russia.

**Keywords:** teacher; Outlook; active method: interactive method; an electronic information educational environment; e-learning; portfolio; competence approach in education.

Сейчас как никогда ощущается потребность в правовых знаниях в транспортной отрасли. Российский университет транспорта, став правопреемником МИИТ, с усердием приступил к формированию стойких условий, достаточных для воспитания специалистов-транспортников нового поколения. Много предстоит сделать в направлении обучения современных, востребованных транспортной системой специалистов. Мысль о том, что современный специалист и руководитель транспорта не может плодотворно работать, если в его профессиональной деятельности не будут использоваться и применяться правовые знания, стала доступна пониманию большей части транспортников. В этом явлении видна заслуга МИИТ, где на протяжении 25 лет успешно работает Юридический институт, теперь являющийся структурным подразделением Российского университета транспорта.

Юридический институт МИИТ стал проводником распространения правовых знаний в транспортной отрасли, проявляя заботу о повышении его качества. Качество воспитания специалистов для транспорта в Юридическом институте достигается, прежде всего, усердным трудом преподавателей.

В Юридическом институте на всем пути его развития всегда уделяется большое внимание преподавателям, и с созданием Российского университета транспорта на основе МИИТ возникла потребность усилить сосредоточенность взгляда на педагогических работниках. Усердная работа с преподавателями приносит свои плоды.

Итак, в емкой и разносторонней деятельности воспитания специалистов ключевое место занимает преподаватель как основной воспитатель

студентов. Он со своим опытом, педагогическими учениями, создает условия для формирования личностных и профессиональных качеств будущих специалистов. Настоящий педагог оставляет глубокий след в сознании своих воспитанников, которые потом, оставаясь в тесных, дружеских связях друг с другом, с уважением вспоминают своего наставника. Под влиянием и наставничеством сильных по разуму и богатых по достойному опыту педагогов проходит плодотворный процесс воспитания истинных специалистов транспорта.

Таких педагогов у нас не так много. Причины таятся в нашей национальной культуре с ее консервативными свойствами. К этому присоединяется наш порядок, устанавливаемый по правилам чинопочитания и покорного служения тому, кто у власти, не забывая сказать, где это выгодно, о законах, исполнять которые нет никакого желания. Как правило, большая часть преподавателей выполняют свою работу по формальным показателям, без особого проявления заботы о студентах. В большинстве случаев наши преподаватели никакой творческой работы со студентами не ведут, кроме тех занятий, какие указаны в расписании. Да и занятия проводят по устаревшим методикам, с пассивными методами обучения. Лекции пересказывают из учебника, а семинарские занятия включают передачу студентам того материала, какой он воспринял на лекции, часто не понимая его смысла и не зная, как и где можно применить то, что бессмысленно заучено.

Когда преподаватель ставит своей задачей поставить себя главным в обучении, не предоставляя возможности студентам свободно выражать свои мысли, как только те, какие изложены в лекции, тогда теряется возможность развивать мышление и высказывать свои выводы. Потеря свободы мысли, или еще хуже, запрет мыслить иначе, как выражено в учебнике, ставит преграду на пути воспитания истинных, достойных новому времени специалистов, способных гибко размышлять и принимать объективные решения. Педагог с пассивной методикой обучения не воспитает достойного специалиста, не учит мыслить, не развивает познавательную активность, не прививает чувство радости к насыщению разума новым знанием. Хотя по формальным показателям ему трудно предъявить претензии.

Проблема воспитания педагогов в обществе, где господствуют во всем старые обычаи и отжившие привычки, остается не решенной на протяжении веков. В нашей стране на протяжении многих веков идет борьба двух сил. Одна, отражающая взгляды небольшого числа людей, всегда ратовала за развитие нового знания. Другая сила, выражающая взгляды подавляющего большинства нашего народа, непокорно стояла и продолжает твердо стоять на обычаях и суеверии. Большинство людей нашего общества видят в образовании получение диплома, но как им распорядиться без достойных знаний и необходимых способностей, мало кто об этом думает. Мы обязаны сломить старые привычки учитывать уровень образования

только по наличию диплома. Сегодня работодателю нужен специалист с высоким нравственным мировоззрением, с гибким мышлением, готовый и способный принимать объективные решения и уметь решать возникающие новые проблемы в сфере транспорта.

В наши дни, когда мы только взошли на порог нового Российского университета транспорта, всем нам нужно призадуматься, как поднять его на уровень той отметки, на какой стоят самые видные вузы. Он должен стать самым лучшим университетом транспорта. Чтобы взойти на вершину высокого качества вуза транспорта, нужно осмыслить, на какой ступени мы стоим, и какова наша основа, с которой следует взять курс к намеченной высоте. Прошлые заслуги МИИТ создали прочный фундамент, который может быть использован для возведения нового храма науки и создания новых современных условий воспитания специалистов нового поколения, в которых нуждаются все структуры транспортной системы. Но даже самые великие заслуги МИИТ не дадут нам нужного результата, если мы не будем развиваться по пути наращивания науки и внедрения новейших технологий.

Новый статус университета обязывает всех обогатить свои знания и стать хорошо подготовленными к переменам на основе новых знаний, на умениях работать в условиях развития новых технологий, интерактивных методов обучения, которые должны быть созвучны эпохе информатизации, где царствуют современные цифровые технологии.

Деятельность педагогических работников, оставшихся со старыми привычками господствовать над студентами, не позволяя им размышлять и проявлять познавательную активность, а также преподавателей, не подготовленных мыслями к работе в новых условиях, не может принести пользы в развитии университета. Тревожит проблема пассивности многих преподавателей, что побуждает призадуматься, как провести объективную оценку деятельности каждого преподавателя, чтобы не допустить досадных ошибок, какие могут стать причинами ухудшения преподавательского состава. Неверная оценка личности и деятельности преподавателя таит опасность того, что нерадивые преподаватели останутся, а хорошие уйдут. Найти способы объективной оценки деятельности каждого преподавателя — наша задача, для ее решения нужны продуктивные способы и достойные специалисты.

Размышляя о роли преподавателя в транспортном вузе, нельзя обойти стороной особую важность его воспитательного воздействия на формирование мировоззрения специалиста-транспортника. Преподаватель обязан своим педагогическим мастерством воспитать в каждом специалисте личность с твердым нравственным мировоззрением, с глубоким, осознанным правовым знанием, с высоким чувством ответственности, осознанно понимаемой как необходимой обязанности создавать своим профессиональным трудом безопасную, комфортную, уютную, продуктивную и привлекательную обстановку на транспорте.

В сознании, воспитанном на отживших идеях, трудно найти место для переосмысления своих взглядов и невозможно увидеть желание осваивать новые технологии в обучении. Формальное зазубривание книг или изучение их только для того, чтобы успешно сдать зачет или экзамен, требуется заменить вовлечением студентов в творческие дискуссии, какие развивают мышление, формируют умения общения и обоснования своих взглядов. Преподаватель обязан стремиться внедрять в учебный процесс активные методы обучения, в число которых полезно включать круглые столы, ситуационный анализ, мозговой штурм, ролевые игры, деловые игры, интерактивные лекции, тематические посещения музеев, тренинги, лекции-беседы и другие.

Взаимоотношения «преподаватель—студенты» следует постоянно развивать, предоставляя возможность студентам становиться активными участниками учебного процесса на всех видах занятий. Развитию такой активности способствуют интерактивные методы обучения, при внедрении которых преподаватель постоянно взаимодействует со студентами в режиме непрерывного диалога, беседы. Взаимоотношения студентов расширяются и углубляются как с преподавателем, так и друг с другом, что способствует активизации познавательного интереса к изучению предмета и создает условия для развития способностей студентов к построению выводов, принятию решений и совершенствованию умений общения. Опытный преподаватель создает обстановку на занятиях, когда господствующее положение занимают именно студенты, а он играет роль навигатора, направляя активную работу на решение проблемной ситуации.

Устоявшееся равнодушие, устаревшие понятия в сознании и тяготение к старым привычкам существенно тормозят процесс развития нашего образования. Под разными предлогами мы, в потугах, теряя силы, пытаясь представлять наше образование как самое совершенное, самое лучшее, на деле не получаем от него желанной отдачи, оно не позволяет нам развивать и внедрять новые современные технологии, не способствует повышению производительности труда, не учит умению производить продукцию мирового уровня. Внедрение нового прогрессивного педагогического труда находит свое проявление только в формальных шагах. К топтанию на месте можно свести наше образование, но при этом создается видимость непосильного труда в изготовлении изобилия разных формальных документов, какие мало отражают сущность нашего просвещения. Культура нашего мышления не дает нам возможности объективно осознать плодотворность свободы на выражение своего суждения, на разработку новых прогрессивных идей, на внедрение их в нашу жизнь. В большинстве случаев наши мысли обязательно будут скорректированы чиновником, властные полномочия которого принуждают нас к однолинейной мысли, какую все должны одобрять. А как многих тянет к тому, что было свойственно средневековью, окутать обучение мифологией и предать забвению мысли научного свойства. По наличию документов осуществляется и

оценка качества образования, без желания осмыслить истинный процесс обучения, без хотения найти достойные критерии оценки работы преподавателя и оценки способностей подготовленных специалистов. Скорее от всего этого старого, отжившего наслоения нам нужно освободить свою мысль и стремиться учиться мыслить на основе нового знания.

Плодотворная работа Юридического института по воспитанию специалистов достигается при условии уникальных индивидуальных высоких качественных характеристик преподавателей. Время, обстановка, с которых мы живем, предопределяют новые обязанности преподавателя совершенствовать способности к объективной оценке окружающей действительности, к поиску и внедрению в учебный процесс современных методик, к развитию познавательной активности при воспитании специалистов нового поколения. Преподавателю, как и студентам, нужно постоянно учиться, получать новое знание, развивать свои способности, совершенствовать умения в педагогической деятельности. Личностные особенности преподавателя, его увлеченность, активность, внимательность, творческая инициативная деятельность, постоянная забота о развитии института — все это и другое отражается в сознании студентов, которые всегда склонны наблюдать поведение преподавателя и видеть в нем своего наставника. Мы — сторонники видеть в преподавателе и студенте равноправие в обсуждении проблем. В преподавателе приятно видеть сочетание желания и способностей учить студентов познавательной активности и устремленности к высокому профессионализму.

Путь укрепления педагогического состава в Юридическом институте выбираем тот, какой приведет к созданию коллектива преподавателей с высоким нравственным мировоззрением, со способностями работать в современной обстановке. По моему глубокому убеждению, именно мировоззрение образует фундамент, на котором поднимается ввысь педагог, достигая своей сияющей вершины. Мировоззрение преподавателя — это форма и содержание его разума, наполненного знанием, выражающим его взгляды, убеждения, идеалы, отношение к делу, которому он служит с усердием и трудолюбием. Под влиянием устойчивого мировоззрения преподаватель проявляет заботу о развитии института, понимая, что вектор такого развития устремлен к плодотворной работе всего транспортного комплекса России, в структуре которого трудятся профессионалы высокого качества. С такими убеждениями преподаватель выстраивает свое поведение, укрепляет свою позицию к воспитанию специалистов-транспортников нового поколения. Мировоззрение воздействует на поведение преподавателя, определяет всю его педагогическую работу, с ее емким и разнообразным содержанием, подчиненную воспитанию достойных специалистов. Преподаватель с высоким мировоззрением становится способным к формированию новых образовательных программ, по каким возможно полноценное обучение студентов и воспитание их как личностей, устремленных к достижению поставленной жизненной цели и озабо-

ченных своей любимой профессией, понимая ее ценность для себя и для развития транспорта.

Особенности мировоззрения преподавателей Юридического института проявляются под влиянием разных факторов, в которых можно выделить основные группы причин, воздействующих на развитие института. Выделяя группы таких причин, мы создаем условия для устремления понимания преподавателем, в каком направлении следует развивать мировоззрение, ориентируя его на углубление своего педагогического профессионализма.

К основным группам факторов, ставших причинами, побуждающими преподавателей к совершенству своего ориентированно направленного профессионального мировоззрения, относятся следующие:

— постоянное развитие транспортной системы России — склоняет преподавателей к усилению и укреплению своих взглядов на развитие отраслевого транспортного образования, какое должно быть созвучно степени развитости транспорта, его потребностям;

— нахождение Юридического института в составе Российского университета транспорта образует группу факторов, побуждающих преподавателей к поиску новых проектов, работа над которыми умножит авторитет нового университета транспорта как инновационной образовательной площадки, где будут успешно воспитываться транспортники нового поколения;

— современные информационные технологии Интернета создают другую группу факторов, какие и являются причинами формирования у преподавателей новых способностей к разработке новых образовательных программ, к подготовке учебных материалов и к развитию новых интерактивных методик обучения студентов.

Существует много и других факторов, какие так или иначе воздействуют на развитие деятельности Юридического института, где ключевое место занимает преподаватель.

Юридический институт постоянно развивается под влиянием той действительности, которая его окружает. Мы ощущаем потребность развития, когда на транспорте идет обновление технологий, совершенствуется его технологический процесс. Специалиста с гибким мышлением, сообразительного, обладающего глубоким нравственным мировоззрением можно воспитать, когда в обучении педагог применяет активные и интерактивные методы обучения, побуждающие студента к поиску нового и нужного знания, к выводам и решениям поставленной задачи, к формированию способностей работать в новых условиях. Но вызывает недоумение, когда работу педагога проверяют по тому, какую книгу он записал в своей рабочей программе, и есть ли она в библиотеке, а проверяющий об этой книге не имеет должного представления, и наделенный властными полномочиями чиновник делает вывод, что обучение идет плохо. При таком способе проверки и при отсутствии достойных критериев оценки обучения у педа-

гога пропадает желание работать, и он возвращается к старым привычкам покорно подчиняться чиновнику, не проявляя никакого живого интереса к настоящей творческой педагогической работе.

В наши дни, когда юридическое образование оказалось в тесном окружении двух групп обстоятельств, побуждающих к появлению новых требований к преподавателям, мы обязаны замечать новые потребности и создавать условия для их удовлетворения. С одной стороны, мы замечаем мощный поток законодательства с его динамичным изменением и дополнением, а с другой — стремительное расширение информационного пространства с неудержимым наплывом разнообразных сведений в Интернете побуждают предъявлять к преподавателям новые компетенции. При таких громадных потоках разнородной информации возникает необходимость быстрого поиска нужной информации и ее обработка. Эти операции стали возможными только с применением современных технологий, позволяющих быстро получить требуемую информацию. Способности преподавателя работать в новых условиях стали неотъемлемой частью его профессиональной пригодности для работы в Юридическом институте.

В коллективе понимают, что развитие института не будет плодотворным, если преподаватели не окажутся готовыми работать в современной электронной образовательной среде и быть устремленными учить студентов умениям и способностям максимально полно использовать эту среду для совершенствования своих профессиональных качеств. Современный преподаватель обязан успешно работать в электронной образовательной среде, вовлекая в нее обучаемых студентов и магистров. Образовательный процесс плотно обволочен информатизацией, не может плодотворно развиваться без внедрения электронного обучения. Оно выражает собой методику дистанционного обучения, при котором как у преподавателя, так и у студента, появляется потребность в новых знаниях, в новых умениях и способностях работать с потоками быстро меняющейся и постоянно возрастающей информацией. Электронное обучение побуждает преподавателя совершенствовать методики преподавания, вынуждает отказываться от устаревших методик и подталкивает внедрять современные методики модульного и проектного обучения. По-новому предстоит взглянуть на предметное обучение, обогатив его активными методами обучения, обращая внимание студентов на широкие и полезные междисциплинарные связи.

Внедрение электронного обучения как в России, так и за рубежом, усиливает процесс информатизации образовательного процесса, ведет к формированию глобальной среды межкультурных, междисциплинарных и международных связей, которые дают возможность непрерывного, открытого образования и усиливают интерес к учебе, где каждый может удовлетворять свой законный интерес к получению нужного ему знания. На данном этапе мыслящие и любящие свою профессию преподаватели стали понимать, что человек должен не только обладать определенным

объемом знаний, но и уметь с интересом учиться применять их в жизни и в своей профессии. Будущего специалиста необходимо научить работать самостоятельно по поиску нужной информации, привить умения ее проверять, удостоверяться в ее объективности, и на этой основе строить свои выводы, принимать решения, воплощая их в практику. Преподаватель обязан иметь способности научить студентов пользоваться различными источниками информации для решения возникающих проблем. Для этого необходимо расширять круг своих компетенций, непрерывно развивать себя в динамично меняющемся мире. В последнее время одним из помощников в этом становится электронное обучение, которое позволяет обеспечить растущий спрос на образовательные услуги, интегрироваться в международное научное сообщество, стать субъектами межкультурной коммуникации и международного культурного обмена[1].

Внедрение электронного обучения в учебную деятельность Юридического института стало активно осуществляться с 2012 г. Технология дистанционного обучения признана в международном пространстве и в нашей стране стала одной из наиболее прогрессивных в воспитании специалистов нового поколения. Зародившись в конце XX столетия, она легко вошла в XXI век как одна из наиболее продуктивных и перспективных систем воспитания специалистов с новыми способностями. Дистанционное обучение нужно оценивать как новый процесс взаимодействия между преподавателем и студентом в электронной образовательной среде, наполненной электронным образовательным ресурсом, при котором участники находятся на расстоянии друг от друга, но студенты успешно приобретают знания, формируют умения и навыки. В наши дни дистанционное обучение продуктивно впитывает в себя современные компьютерные Интернет-технологии, что усиливает его популярность. Современные технологии являются связующим звеном между студентом и преподавателем, которых могут разделять тысячи километров. Обучение ведется в корпоративной сети, по сети Интернет, электронной почте и с помощью других современных средств связи.[2]

На самом начальном пути освоения дистанционного обучения коллектив института столкнулся с целым рядом обстоятельств, какие до того оставались в тени и не были заметными для многих сотрудников. Неожиданно раскрылось отношение многих преподавателей к работе по методике дистанционного обучения. Видя это, и студенты возмущались и демонстрировали свое отрицательное отношение к учебе. И только некоторые из преподавателей понимали важность и перспективу освоения и развития дистанционного обучения.

Возникла проблема с подготовкой материалов для контентов. Оказа-

[1] URL: http://mir-nauki.com/PDF/57PDMN216.pdf.

[2] URL: http://www.ibl.ru/konf/151211/nekotorye-problemy-organizacii-distancionnogo-obuchenija-v-vuze.html.

лось, что преподавателям нужны не только знания в сфере информационных технологий, требовались грамотые материалы для контентов по разным учебным дисциплинам для разных образовательных программ. Оценка работы преподавателей подсказывает, что им следует учиться развивать свои способности готовить материалы контентов, чтобы они побуждали студентов к учебе. Контент должен привлекать студентов своей формой и содержанием, в нем следует размещать не только понятную информацию, но и насыщать его наглядностью, раскрывающей отдельные свойства учебных сведений, придающей им большую полноту и удобства для правильного понимания их смысла. Потребность готовить высококачественные контенты побуждает предъявлять к преподавателям новые критерии оценки их деятельности. Теперь, когда дистанционное обучение стало необходимым и востребованным, преподаватели обязаны иметь такие способности, как интеллектуальная готовность и технические умения готовить хорошие, доступные пониманию и побуждающие познавательную активность контенты. Есть еще множество проблем подготовки преподавателей для работы по дистанционной методике обучения. При этом преподаватель не устраняется от студентов, а опосредовано, через электронную образовательную среду, помогает им своим педагогическим мастерством правильно усваивать учебный материал, объективно контролирует их знания и умения использовать их, организует и проводит необходимые консультации, оказывает помощь в развитии умений к самообразованию. Хорошо подготовленный преподавателем контент мотивирует студентов к восприятию и изучению изложенного в нем материала, побуждает их к поиску нужного им знания, активизирует их познавательные интересы. Надежность электронных технологий, которые обеспечивают студентам возможность восприятия учебного материала, создают устойчивость интерактивного взаимодействия с преподавателем, и главное, возможность полноценно учиться в режиме самостоятельной работы, прививая навыки к удобному распределению своего времени. Преимущества дистанционного обучения становятся очевидными, когда студенты начинают понимать, что они в этой методике получают не худшие, а даже лучшие знания по сравнению с классическими методиками обучения.

С течением времени и при усердном труде коллектива Юридического института работа по внедрению методики дистанционного обучения стала выравниваться и на этом пути появились проблески приятных ощущений, когда стало расти число преподавателей, заметивших плодотворность новой методики. С пониманием стали оценивать, что свободу доступа к учебным ресурсам следует использовать в интересах экономии времени, избавляя себя от лишнего перемещения с одного места в другое, самостоятельно выбирая то время, какое наиболее удобнее для освоения учебного материала. Свобода, сомкнувшаяся с возможностью доступа к учебному материалу, стала поистине уникальным явлением, создавшим условия индивидуализации обучения. Каждый студент получает возмож-

ность учить материал тогда, когда это ему удобно, воспринимая его столько раз, сколько требуется. С учетом индивидуальных особенностей студента имеет возможность определять последовательность и продолжительность восприятия учебного материала для удовлетворения своих познавательных интересов.

Юридический институт постоянно работает над совершенствованием методики дистанционного обучения. Преподаватели стремятся к улучшению контентов, обогащая их новыми материалами привлекательного и полезного содержания в доступной восприятию форме. Обучение осуществляется с системой проверки знаний и умений студентов применять полученные знания в решении практических задач. Методикой предусмотрена проверка знаний студентов в режиме онлайн. Платформа дистанционного обучения также совершенствуется, преследуя решение двух основных задач. Первая — создание благоприятных условий для размещения разнообразного учебного материала с элементами привлекательной наглядности и устройство системы контроля за самостоятельной работой студентов, оценка их деятельности, а также разнообразие режимов онлайн. Другая задача заключается в создании максимально простых и понятных технологических средств, образующих удобства студентам, которые используют технологию дистанционного обучения. Отдел дистанционного обучения Юридического института обеспечивает поддержку работоспособности самой платформы электронного обучения и функционирование процесса обучения со всеми его элементами.

Развитие института не будет плодотворным, если преподаватели не окажутся готовыми работать в современной электронной образовательной среде и учить студентов умениям и способностям максимально полно использовать эту среду для совершенствования своих профессиональных качеств.

Минобрнауки России в своих руководящих разъяснениях указывает, что электронная информационно-образовательная среда вуза должна обеспечивать:

— доступ к учебным планам, рабочим программам дисциплин (модулей), практик и к изданиям электронных библиотечных систем и электронным образовательным ресурсам, указанным в рабочих программах;

— фиксацию хода образовательного процесса, результатов промежуточной аттестации и результатов освоения основной образовательной программы;

— проведение всех видов занятий, процедур оценки результатов обучения, реализация которых предусмотрена с применением электронного обучения, дистанционных образовательных технологий;

— формирование электронного портфолио обучающегося, в том числе сохранение работ обучающегося, рецензий и оценок на эти работы со стороны любых участников образовательного процесса;

— взаимодействие между участниками образовательного процесса, в

том числе синхронное и (или) асинхронное взаимодействие посредством сети Интернет[1].

По существу все эти требования обеспечивает Российский университет транспорта, решая задачи развития электронной образовательной среды. На этом пути возникают разные сложности, и одна из них ощущается в формировании электронного портфолио. Целевое назначение портфолио пока не определено с той ясностью, которая может дать однозначное представление о его предназначении. О полезности портфолио в разных источниках представлено много материала, но четкого его описания пока нет. Содержание, структура и способы формирования портфолио не нашли своего однозначного решения. Методику формирования портфолио следует разрабатывать и постоянно совершенствовать.

По нашему мнению, портфолио — это электронный портфель данных, в которых выражаются и накапливаются основные сведения, отражающие результаты учебного и научного труда студента, образуя возможность для оценки личности студента и его способностей.

Портфолио стал современным, основанным на информационных технологиях методом сбора, хранения и широкого использования сведений всех достижений студента в учебе, науке и других сферах его активной деятельности. Благодаря Интернету и уникальным программным ресурсам появилась новая возможность для оценки деятельности студента. Вся информация о деятельности студента образует основу для вывода о готовности студента к осуществлению конкретной практической деятельности. Теперь стоит задача определить, нужно ли ограничивать студента представлять в портфолио только какую-то строго определенную информацию, или следует предоставить ему право свободы вносить в свой электронный кейс то, что он сам считает необходимым. Задача эта пока не решена, но сторонники всяких запретов склонны ограничить портфолио только тем, что, по их мнению, будет полезным для них самих, но не для студента. Такой путь развития портфолио трудно назвать перспективным. Современные информационные технологии должны не ограничивать информацию, а создавать условия для выбора, сортировки тех сведений, какие необходимы для решения конкретной задачи. Студенту надо предоставить право вносить в портфолио все, что он считает необходимым для выражения его личностных и профессиональных достоинств. Каждый, кто окажется заинтересованным давать оценку способностям студента, выберет из портфолио те сведения, которые ему покажутся самыми привлекательными. Бесспорно и то, что программа портфолио должна обладать свойствами, обеспечивающими проверку сведений, которые студент вносит в свой электронный кейс.

Кроме того, портфолио открывает огромные возможности. Они предо-

[1] Письмо Минобрнауки России от 11 ноября 2015 г. № 05-ПГ-МОН-39075 «Разъяснение».

ставляют, с одной стороны, сами технологии Интернет, а с другой — инициативу и способности самого студента. Такой процесс сбора и обработки сведений поможет решать разные задачи по конкурсному отбору будущих специалистов для транспортной системы, ликвидируя наши старые привычки «устройства на работу по знакомству». Портфолио также окажет существенную помощь самому студенту в оценке своих сильных и слабых сторон в формировании профессиональных компетенций. Это также поможет решить многие другие проблемы образования.

Время и соответствующие ему обстоятельства побуждают мыслящих преподавателей проявлять активность в разработке новых методик обучения. Современные Интернет-технологии в сочетании с желанием воспитывать студентов по модульным и проектным методам обучения обязывают преподавателей учить и оценивать своих воспитанников по компетенциям, какие у них должны формироваться и развиваться. Новый компетентностный подход в обучении стал необходимым в сегодняшнем образовании. Это комплексное явление, сочетающее в себе множество разных элементов, объединенных одной целью, — воспитание специалистов с высоким нравственным мировоззрением, способных работать в условиях развития новых технологий и устремленных к развитию транспортной системы.

Комплексность компетентностного подхода в Юридическом институте воспринимается как процесс, состоящий из следующих основных элементов:

— выявление современных, востребованных транспортной системой профессий;

— разработка востребованных современной транспортной практикой компетенций под каждую конкретную профессию;

— внедрение в учебный процесс активных методов обучения для усвоения компетенций;

— организация и проведение практик для закрепления компетенций;

— контроль качества усвоенных компетенций.

В системе обучения все указанные элементы должны проявляться при активном взаимодействии преподавателя с практическими работниками транспорта, а также при использовании интерактивных методов в учебном процессе.

Компетентностный подход в обучении создает возможность учить по-новому, воспитывая способных и нужных транспорту специалистов. Сложившиеся традиционные методики обучения устарели и не способны готовить специалистов, востребованных современной практикой. Если традиционный, предметный способ обучения был нацелен на получение знания по отдельной дисциплине и критерием оценки обучения служило знание учебника, то новая методика устремлена к интегрированию знаний и воплощению их в способности решать практическую профессиональную задачу. Какие проблемы возникают в современной практике

функционирования транспортной системы и как они проявляют себя в отдельных видах транспорта, преподаватель обязан знать, чтобы у него появились объективные основания для видения современных транспортных профессий с достаточным набором компетенций, какими обязан обладать транспортник каждой конкретной профессии. Логика мысли подсказывает, что преподавателю транспортного вуза следует хорошо знать практику деятельности тех структурных подразделений, для каких он будет готовить специалистов. В тесном сотрудничестве с практическими работниками преподаватель приобретает возможность прогнозировать востребованность новых профессий с компетенциями, наличие которых у специалистов будет способствовать качественному решению транспортных задач и созданию условий для развития транспортной системы.

Компетентностный подход в образовании станет полезно влиять на повышение качества подготовки специалистов, когда преподаватели по своему интеллектуальному потенциалу будут готовы учить студентов умению осваивать компетенции. Студенты приобретут компетентность, если преподаватель в обучении создаст обстановку, побуждающую их к развитию познавательной активности, понимая, что полученные знания им нужны для формирования компетенций под свою профессию. Преподаватель не формально, а по существу обязан понимать смысл компетенций. Представление о компетенции формируется в процессе обучения, и оно с самого начала должно быть направлено на освоение компетенций.

Последовательность обучения должна проходить определенные этапы, двигаясь от приобретения нужных знаний, развития умений мыслить на основе полученных знаний, способностей принимать решения и воплощать принятое решение в реальную практическую деятельность. Практическому решению задачи должна предшествовать мыслительная деятельность, но она не даст положительного вывода, если разум человека не наполнен необходимым достоверным знанием. Поэтому получение нужного знания является первоначальным необходимым этапом в учебе. В стадии получения студентами знаний сложилась проблема, какая не может быстро решаться, пока существуют жесткие требования к изучению отдельных учебных дисциплин. Время, затрачиваемое преподавателем на постоянное обновление методических материалов, уводит его от переработки новой информации, которая динамично и постоянно меняется. При таком обучении студенты не получают своевременно новые знания и довольствуются устаревшими сведениями, что тормозит процесс внедрения современного знания в новые технологии. Нам нужно учиться готовить принципиально новые учебники, создавая благоприятные условия для своевременного их пополнения самыми новыми, современными знаниями. Нужно уходить от бесполезной методической чрезмерной регламентации на пути получения нового знания. Свобода поиска и мыслительной переработки знания должна смыкаться с правом каждого на свободу мыслительной деятельности. Пределами такой свободы являются требования

правового закона, но не методические предписания. Но на этом обучение не завершает свой процесс. Нужно учиться распоряжаться приобретенным знанием, и этот дальнейший процесс обучения должен быть устремлен к формированию способностей, которые и выражают собой конкретные компетенции. От получения знания до кристаллизации компетенций — таков новый путь и новая методика подготовки специалистов. На практике компетенция выражается в поведении, в деятельности транспортника.

Сегодня стало заметным, что внедрение компетентностного подхода в обучении вынуждает преподавателя к постоянному совершенствованию методик работы со студентами, приучая их к поиску нового знания, прививая им вкус к учебе и создавая обстановку для развития умений и способностей. От преподавателей требуется понимание, что специалисты транспорта обязаны уметь работать в команде, быть объективными в оценке окружающей обстановки, способными к принятию самостоятельных решений и уметь нести за них ответственность. Профессионально подготовленный специалист транспорта, кроме устойчивых твердых знаний по профессии должен обладать умениями и способностями проявлять гибкость мышления, универсализм и готовность менять способы своей деятельности при изменении обстановки и быть уверенным, что его решения являются обоснованными и оптимальными.

Преподаватель, с его мировоззрением и способностями применять интерактивные методы обучения, выстраивая его по этапам компетентностного подхода, остается главной фигурой Юридического института Российского университета транспорта. Для того чтобы именно такие преподаватели воспитывали специалистов нового поколения, предлагаем:

— организовать и провести семинар или круглый стол с заведующими кафедрами по проблемам внедрения в учебный процесс интерактивных методов и компетентностного подхода в обучении;

— разработать новую методику оценки преподавателей и результата их труда;

— организовать постоянно действующий семинар для преподавателей по проблемам компетентностного подхода в воспитании специалистов нового поколения;

— разработать положение и регламент по портфолио, превращая его в новое современное средство по объективной и полной оценке при помощи технологий Интернета успехов и достижений каждого студента;

— совершенствовать площадку для электронного обучения, ориентируя ее свойства на удобное для студентов пользование и на совершенство контентов, наполняя их нужным учебным материалом и развивая условия для совершенствования обучения на основе технологий Интернета;

— разработать единую электронную базу данных для накопления, хранения и удобного использования учебно-методического обеспечения в электронном виде, а также для развития электронных образовательных ресурсов.

Формируя и развивая плодотворные условия для становления преподавателей, способных воспитывать специалистов-транспортников нового поколения, мы поднимем Российский университет транспорта на вершину, где стоят лучшие мировые вузы. Для воплощения этих пожеланий в жизнь требуются воля, усердие и трудолюбие всего коллектива Российского университета транспорта. Нам следует осмысленно оценить положение дел на кафедрах, учиться ценить труд и результат труда каждого преподавателя, выявляя его мировоззрение, педагогические способности и истинное желание работать на благо развития транспортного университета.

УДК 656.2

**© Пищелко А. В.**
— доктор педагогических наук,
профессор кафедры «Транспортное право
и административное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

**© Целуйко А. В.**
— кандидат юридических наук
(Всероссийский институт повышения
квалификации МВД России)

**© Павлова В. А.**
— начальник отдела дополнительного
образования Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

# ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ СИЛ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**Аннотация.** Безопасность деятельности транспортного комплекса представляет собой совокупность общественных отношений, обеспечивающих защиту интересов безаварийного функционирования транспортных средств, объектов транспортной инфраструктуры, охрану жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей среды. В условиях реально существующей и постоянно нарастающей угрозы нарушений деятельности транспорта, к примеру, из-за природных опасностей, техногенных аварий и катастроф, антропогенных и социогенных угроз, включая совершение актов незаконного вмешательства, в том числе и террористических актов, обеспечение транспортной безопасности является одной из важнейших задач государства. Существование угроз обусловливает необходимость эффективного надзора за поддержанием установленного уровня обеспечения безопасности на транспорте. Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах может привести к общественно опасным последствиям.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность; вид транспорта; надзор за поддержанием установленного уровня обеспечения безопасности на транспорте; дополнительное образование.

**© Pixela A.**
— doctor of pedagogical sciences, professor of the chair «Transport law and administrative law» Law institute of the Russian university of transport (MIIT)

**© Tseluyko V.**
— candidate of legal sciences Russian advanced training Institute of the MIA of Russia

**© Pavlov V.**
— the chief of department of additional education of the Law institute of the Russian university of transport

## THE EXPERIENCE OF TRAINING OFFICERS TRANSPORTATION SECURITY

**Abstract.** The safety of operation of the transport complex is a totality of social relations, that the interests of trouble-free operation of vehicles, transport infrastructure, security of life and health of people, property, environment. In terms of real and constantly growing threat of violations of transport activities, for example, due to natural hazards, technological accidents and catastrophes, man-made and sociogenic threats, including the Commission of acts of unlawful interference, including terrorist acts, the transport security is one of the most important tasks of the state. The existence of threats necessitates an effective oversight of the maintenance of the established level of safety in transport. Non-execution of requirements for ensuring transport safety at transport infrastructure objects and vehicles can lead to socially dangerous consequences.

**Keywords:** transport safety; transport; supervision of the maintenance of the established level of safety in transport; additional education.

В транспортную систему Российской Федерации входят следующие виды транспорта: наземный (автомобильный; железнодорожный; электрический городской, включая метрополитен); воздушный; водный (морской и речной); промышленный; магистральный трубопроводный.

Транспорт в настоящее время составляет огромную часть мировой экономики. По оценке экспертов Организации экономического сотрудничества и развития к 2030 г. инвестиционные потребности мировой транспортной инфраструктуры составят 1,3 трлн долл.

Поскольку транспорт играет огромную роль в экономической деятельности любого государства, то неотъемлемым требованием к транспортной инфраструктуре является способность противостоять любым видам пре-

ступных посягательств. В мире ежегодно только на авиационную безопасность тратится около 7,5 млрд долл.

В современных условиях развития общества, модернизации информационных, коммуникативных, социальных, экономических, политических и стратегических ресурсов Российской Федерации понятие «безопасность» принимает основополагающее значение. Безопасность рассматривается нами как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз.

Силы обеспечения транспортной безопасности, включающие в себя транспортную полицию, ведомственную охрану, частные охранные предприятия, являются значимым структурным элементом транспортного комплекса Российской Федерации, представляют единую систему как государственных органов исполнительной власти, так и общественных организаций, хозяйствующих субъектов транспортного комплекса, деятельность которых направлена на обеспечение транспортной безопасности, предупреждение как природных, так и техногенных опасностей, защиту граждан от преступных и иных посягательств, их задача предупреждать, выявлять и пресекать правонарушения и преступления на всех видах транспорта, тем самым обеспечивая транспортную безопасность.

Под транспортной безопасностью Российской Федерации понимается состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от внутренних и внешних угроз, состояние защищенности транспортного комплекса от данных угроз. Но это общее понятие транспортной безопасности следует конкретизировать как безопасность транспортных коммуникаций — путей сообщения, транспортных средств, объектов транспортной инфраструктуры, защищенность перевозок пассажиров и грузов.

Транспортная безопасность обеспечивает:

— безопасность граждан;

— безопасность эксплуатации объектов транспорта;

— безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;

— социальную безопасность;

— экономическую безопасность;

— политическую безопасность;

— военную безопасность;

— психологическую безопасность;

— информационную безопасность;

— национальную безопасность.

Эффективность работы сотрудников сил транспортной безопасности во многом зависит от качественной профессиональной подготовки. Одной из форм этой подготовки является система повышения квалификации сотрудников сил транспортной безопасности.

Повышение квалификации сотрудников транспортной полиции обеспечивает Всероссийский институт повышения квалификации МВД России.

Реализуя образовательные программы, Институт участвует в формировании у сотрудников органов внутренних дел комплекса знаний в области новейших достижений и положительного опыта деятельности отечественных и зарубежных правоохранительных органов, приобретении умений и навыков по эффективному исполнению служебных обязанностей.

Профессиональную подготовку и повышение квалификации сотрудников органов внутренних дел, обеспечивающих охрану общественного порядка на объектах транспорта, обеспечивает кафедра подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности. Кафедра оборудована в соответствии с универсальной технологической схемой обеспечения безопасности объекта транспорта и моделирует весь технологический процесс действующего вокзального комплекса: На кафедре создан учебный пункт антитеррористической защищенности метрополитена, оснащенный необходимыми учебными пособиями и имитационными макетами систем защиты, техническими средствами, применяемыми на объектах метрополитена, в том числе и новейшими разработками в этой области. Из аудитории, размещающей учебный пункт, имеется выход непосредственно в вагон подвижного состава метро. Аудитории, оснащенные современным оборудованием по линии транспортной безопасности, рассчитаны для одновременного обучения 100 слушателей.

Повышение квалификации сотрудников Минтранса России осуществляется как в специальных учебных центрах Минтранса, так и в структурах дополнительного профессионального образования ведущих транспортных вузов. Так, в Юридическом институте Российского университета транспорта получают дополнительное образование сотрудники служб безопасности Минтранса, Росжелдора, Московского метрополитена, а также руководители и специалисты холдинга «РЖД». Обучение ведется по следующим программам:

- правовые основы обеспечение безопасности движения поездов;
- экономическая безопасность;
- организационно-правовые основы противодействия коррупции;
- правовое регулирование государственного надзора за безопасностью в сфере железнодорожного транспорта;
- практическое правовое обеспечение экологической безопасности и порядок оценки уровня ее соответствия нормам экологического права;
- юридическая ответственность за правонарушения в области охраны окружающей среды.

Юридический институт имеет богатый опыт как научно-педагогической, так и практической работы в данной сфере, и выступает в качестве базы для повышения квалификации руководителей и специалистов по программам дополнительного образования по проблематике противодействия коррупции, обеспечивает высокий профессиональный и методический уровень обучения в соответствии с законодательством РФ и

требованиями, предъявляемыми к обучению, с возможностью доступа слушателей к электронной информационно-образовательной среде, учебно-методической и нормативной правовой базе.

В институте сложились определенные формы и методы работы со слушателями, созданы условия для развития профессионально-педагогической культуры преподавателей. Педагогическая работа направляется и корректируется коллективами кафедр, обсуждаются и анализируются вопросы ее совершенствования. Происходит постоянный обмен практическим опытом слушателей с преподавателями кафедр, положительный опыт используется в учебном процессе. Применяются групповые и индивидуальные формы работы, с приоритетом практических занятий (профайлинг, досмотр с использованием технических средств). Ведется активная работа по международному сотрудничеству. Наличие современной материально-технической базы позволяет выбирать различные формы обучения, в том числе с применением дистанционных образовательных технологий.

Также лекционные и практические занятия проводятся в научных и практических подразделениях: на базе ФКУ НПО «СТиС» МВД России, ЛО МВД России на станции Москва—Павелецкая УТ МВД России по ЦФО, Управлении полиции на Московском метрополитене ГУ МВД России по г. Москве, в службе безопасности Московского метрополитена. Представители практических органов регулярно принимают участие в круглых столах, в открытых и показательных занятиях, проводимых на базе Юридического института МИИТ.

В 2017—2018 гг. осуществляется организация обучения сотрудников служб безопасности транспортных организаций по следующим программам повышения квалификации:

- организационно-правовые основы обеспечения транспортной безопасности;
- ответственность за нарушение правил транспортной безопасности;
- безопасность эксплуатации высокоскоростных железнодорожных и других магистралей;
- организационно-правовые основы обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры;
- применение технических средств досмотра;
- правовые основы обеспечения транспортной безопасности.

**Литература**

1. Демидов, Ю. Н. Особенности визуальной психодиагностики личности террориста. Обнаружение криминального искажения информации : учеб.-метод. пособие / Ю. Н. Демидов, Н. Н. Анисимова. — Домодедово : ВИПК МВД России, 2006.

2. Костенников, М. В. Авиационная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения : учеб. пособие. — Домодедово : ВИПК МВД России, 2008.

3. Пищелко, А. В. Реализация компетентностного подхода в системе допол-

нительного профессионального образования. — Рязань : Академия ФСИН России, 2017.

4. Целуйко, А. В. Организационно-правовые основы пассажирских авиаперевозок : учеб. пособие / А. В. Целуйко [и др.]. — Домодедово : ВИПК МВД России, 2013.

# ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

УДК 656.2.078.12

**© Куликова В. А.**
— аспирант кафедры «Гражданское, транспортное и предпринимательское право» Дальневосточного государственного университета путей сообщения, юрисконсульт 1 категории, юридическая служба Дальневосточной железной дороги — филиал ОАО «РЖД»
Laurent89@mail.ru

**© Проценко С. В.**
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Гражданское, транспортное и предпринимательское право» Дальневосточного государственного университета путей сообщения
sergey.protsenko@list.ru

## ПРИНЦИПЫ СОЗДАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ЦЕНТРОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

**Аннотация.** В работе рассмотрены вопросы создания мультимодальных логистических транспортных центров на Дальнем Востоке и организации на их основе эффективного взаимодействия разных видов транспорта. Отмечена важность совершенствования транспортного права.

За первые 20 постсоветских лет Дальний Восток потерял примерно пятую часть населения. Теперь люди сюда возвращаются. Разворот тренда не мог не случиться. Мы обладаем территорией, уникальной по своим природным конкурентным преимуществам: идеальное расположение у морских акваторий, обеспечивающих дешевый доступ к странам с огромным населением; широчайшая палитра природных ресурсов; прекрасные возможности для развития сельского хозяйства. Сегодня Дальний Восток похож на спринтера на старте — максимальная концентрация энергии, готовой выплеснуться наружу.

В статье предлагаются меры, способствующие созданию условий для новых логистических продуктов и повышения качества сервиса контейнерных перевозок на Дальнем Востоке, что может послужить толчком для развития и укрепления внешнеэкономических связей между Россией и

странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), будет предложена методика формирования множества альтернатив развития международных транспортных коридоров, соединяющих северо-восточные провинции Китая и порты юга Дальнего Востока, технологии сужения данного множества, поиска оптимального варианта, зависящего от прогноза потребности в контейнерных перевозках, и методики формирования области эффективных альтернатив изменения облика и мощности международных транспортных коридоров, с учетом неопределенности прогнозов в объемах перевозок.

**Ключевые слова:** мультимодальные логистические транспортные центры; Северный морской путь; транспортная логистика; взаимодействие видов транспорта; транспортный потенциал; государственный капитал; региональные финансы; частный капитал; ОАО «РЖД»; морские порты; автомобильный транспорт; Дальний Восток; макрорегион; северо-восточные провинции Китая; прогноз потребности в контейнерных перевозках; кластер; оператор; экспедитор; информационные технологии; прибыль.

**© Kulikova V.**
— graduate student Far East state transport unsityiver,
department of «Civil, transport and business law»,
counsel category 1, the legal service
of the Far Eastern Railway — branch of JSC «Russian Railways»

**© Protsenko S.**
— candidate of law sciences, associate professor,
far Eastern state transport university, department
of «Civil, transport and entrepreneurial law»

## PRINCIPLES OF CREATION OF MULTIMODAL LOGISTIC TRANSPORT CENTERS IN THE FAR EAST

**Abstract.** In the article the questions of creation multimodal-tion logistic transport centres in the far East and the organization on their basis of effective interaction of different types of TRANS-port. Noted the importance of improving transport law.

For the first 20 post-Soviet years the far East has lost about five-fifth of the population. Now people come back here. A trend reversal could not happen. We have a territory that is unique in its natural competitive advantages: an ideal location in marine waters, providing cheap access to countries with huge population; the broadest palette of natural resources; excellent opportunities for the development of agriculture. Today the far East like a Sprinter at the start — the maximum concentration of energy ready to spill out.

The article proposes measures that contribute to creating the conditions for new logistics products and improve the quality of the service container-transport engineering in the far East that can serve as an impetus for development and strengthening of economic relations between Russia and the Asia-Pacific region (APR) will be the technique of forming the set of alternatives of development of international transport corridors connecting North-Eastern China and the ports of the southern Far East, the technology of contraction of the given set, search of the optimal variant, depending on the forecast demand in container traffic, and methods of forming the area of effective alternatives of changing the appearance and capacity of international transport corridors, taking into account the uncertainty of forecasts in the volume of traffic.

**Keywords:** multimodal logistic transportation centers; The Northern sea route, transport logistics; interaction of the types of transport; legal regulations; national capital;, regional finance; private funds; OAO «RZhD»; sea ports; motor transport; Far East; the macro-region; the North-Eastern provinces of China; forecast demand in container transportation; cluster; the operator; forwarder; information technology; profit.

Главный стратегический интерес России, с точки зрения региональных экономик Дальневосточного и Сибирского федеральных округов, — активное включение страны в интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), в том числе многостороннее сотрудничество с соседними провинциями КНР [1].

Развитие транспорта Российской Федерации и его транзитного потенциала формально должно обеспечиваться соответствующими положениями ряда государственных документов различного уровня и назначения.

1. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Документ предполагает переход российской экономики от экспортно-сырьевого к инновационному социально ориентированному типу развития. В нем, в частности, выделяются направления по развитию человеческого потенциала, совершенствованию нормативной базы, а также усиление влияние России на мировых рынках. В рамках указанных в Концепции направлений важнейшим является «закрепление и расширение глобальных конкурентных преимуществ России в традиционных сферах (транспорт, аграрный сектор, переработка природных ресурсов)», одним из основных приоритетов которого служит формирование конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала российской экономики. Предусматривается создание мультимодальных транспортных центров на основных направлениях международных транспортных коридоров (МТК), реализация крупных проектов по развитию транспортной сети, в первую очередь, железнодорожной. В связи с этим Правительство РФ уделяет особое внимание развитию Дальневосточного региона в целом и

транспортно-логистическому сектору Приморского края в частности.

2. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. Она была разработана в рамках обеспечения развития Дальнего Востока РФ как стратегически важного российского региона, отдаленного от основных центров производства. Реализация мероприятий программы позволяет в том числе: снять транспортные ограничения за счет развития автодорожной и железнодорожной сетей, расширения возможностей воздушного сообщения; осуществить диверсификацию экономики «сырьевых» регионов; обеспечить повышение уровня жизни населения за счет развития социальной инфраструктуры, и др. В частности, «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» декларирует одну из целей развития транспортной системы соответствующего региона как ее интеграцию в транспортные системы стран АТР для обеспечения внешнеторговых и транзитных перевозок.

Госпрограммой социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона предусмотрены конкретные действия в отношении развития портов и транспортной логистики в Приморском крае, ему отведена роль основного транспортного узла макрорегиона, запланированы меры по «расшивке» узких мест на подходах к основным дальневосточным портам [2].

Когда обеспечивается слаженная работа не только железной дороги, но и морского порта и автомобильного транспорта, следует говорить о необходимости создания некоторого координационного центра в виде кластерного мультимодального логистического центра, который объединит всех участников грузовых перевозок на основе единых смен и графиков. Они могут иметь разное подчинение, как, например, порт и железная дорога. Объединяет же их заинтересованность в прибыли. Прибыль — основной стимул к взаимодействию.

Кластерный мультимодальный логистический центр по структуре и системе управления должен строиться таким образом, чтобы взаимодействовать стало выгодно всем и каждому. Для этого используют, например, единый сетевой технологический процесс грузовых перевозок, который был разработан для порта Новороссийск.

Если мы говорим о таком сложном процессе, как логистика в морских портах, то ее главная задача — это решение проблемы оптимального перемещения грузов с подъездных путей, грузовых дворов и складов на причалы мультимодального логистического кластерного центра. Сейчас между «обитателями» кластера действуют единые соглашения в основном по использованию вагонов, кораблей и кранов. А нужны в этих соглашениях еще и такие дополнения, которые позволят сократить простои и увеличить общую прибыль. Например, требуется ввести график обработки вагонов под определенную судовую партию. Все это должно отвечать единым требованиям и применяться во всех портах страны.

Грузовладельцу удобнее всего иметь дело с одним экспедитором на всех этапах перемещения товара от пункта отправления до пункта назначения (при перевозке всеми видами транспорта и при прохождении через порты). Во избежание проволочек, связанных с переоформлением транспортных и других необходимых документов в пунктах передачи грузовых отправок с одного вида транспорта на другой, возможных хищений и других коммерческих браков такую перевозку нужно производить не только в съемных транспортных единицах (контейнерах, контрейлерах, рэйлтрейлерах, роудрейлерах и других), но и по единому документу, а управление ею должно осуществляться из одного логистического диспетчерского центра (мультимодальные логистические транспортные центры, МЛТЦ).

Предложения создать на Дальнем Востоке крупные МЛТЦ в Хабаровском и Владивостокском узлах, шесть МЛТЦ средней мощности регионального уровня и порядка 15 территориальных ТЛК выказываются с завидным постоянством [3].

В морских портах сталкиваются интересы разных структур — железнодорожников, автомобилистов, владельцев терминалов, представителей судоходных компаний, и среди разработчиков проектов развития мультимодальных логистических транспортных центров Дальнего Востока должны присутствовать представители всех так называемых стейкхолдеров, в том числе специалисты железнодорожного, морского и автомобильного транспорта. Это должна быть совместная работа моряков и железнодорожников ради общей цели — эффективного взаимодействия при перевозке грузов, а также для решения вопросов централизованного вывоза грузов с железнодорожных станций.

Кроме того, для обеспечения устойчивого функционирования транспортного рынка необходима единая транспортная и тарифная политика, которая координировала бы деятельность всех видов транспорта и способствовала дальнейшему развитию транспортно-логистического комплекса государства.

Одна из составляющих этой идеи состоит в привлечении к работе высокопрофессиональных компаний. Например, компания «McKinsey» [1], участвующая в анализе транзитного потенциала юга Дальнего Востока — международных транспортных коридоров «Приморье 1» и «Приморье 2». Идея состоит в следующем: Приморье отделяет от выхода к морю северовосток Китая. Это важная сельскохозяйственная часть КНР, в провинции Хэйлунцзян производится много зерна. Харбин — крупный промышленный центр, здесь развита тяжелая, химическая промышленность. Сейчас они вынуждены перевозить грузы по внутрикитайской железной дороге, которая сильно загружена, идти на юг в порт Далянь. А если везти грузы через территорию России (Чанчунь—Зарубино, Харбин—Владивосток—

[1] McKinsey & Company — ведущая международная компания, предоставляющая услуги в области управленческого консалтинга.

Находка), то в среднем экономится тысяча километров. По оценке McKinsey, потенциал грузопотоков, которые мы могли бы перевести на себя, составляет 30—50 млн т в год, и под эти потоки можно развивать глобальную сервисную, логистическую, портовую сеть.

В данном случае речь идет о проекте порта Зарубино. В масштабах дальневосточной экономики это полезный стратегический ресурс, потому что логистика — это чистая добавленная стоимость, кроме того много людей могут быть трудоустроены.

Международный транспортный коридор сейчас в хорошем рабочем состоянии потому, что там есть сильные частные инициаторы. Например, группа компаний «Сумма» продвигает идею строительства нового универсального большого порта в очень выгодном для этого месте — Зарубино. Это бухта Троица, глубоководная, находится в 70 км от границы. Там есть смысл создать терминал мирового класса, новый порт. Владивосток перегружен портовыми мощностями, это разрозненный набор небольших портов с собственными ограничениями по объемам обработки, а также с ограничениями развития из-за того, что они находятся внутри города. Инфраструктура внутри города не справляется с потоком грузов. Подъездной путь к некоторым портам проходит через тоннель имени Сталина, его построили в 1935 г., и он в аварийном состоянии.

В конце 2016 г. вопрос о создании порта в Зарубино обсуждался правительственной комиссией по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, для его реализации будут предприниматься определенные шаги, как Правительством РФ, так и непосредственно руководством края.

На основании предложенного выше можно сделать следующие выводы.

1. Для совершенствования отношений транспортных организаций с предприятиями-грузовладельцами при перевозках в прямом смешанном сообщении необходимо развивать рынки транспортных услуг, а также предпринимательство в целях создания здоровой конкуренции, что позволит свободно выбирать наиболее эффективный способ транспортного обслуживания с учетом соотношения цены и качества. В формировании рынков транспортных услуг ключевая роль отводится системам лицензирования и сертификации, которые должны обеспечить допуск на указанные рынки любых квалифицированных перевозчиков и технически пригодных к эксплуатации транспортных средств.

2. В инфраструктуру транспортно-логистической системы требуются значительные инвестиции, также необходимо создать объективные условия для конкуренции логистических компаний путем обеспечения равных условий работы на рынке транспортных услуг. Из-за конкуренции логистические компании вынуждены будут в будущем активнее приспосабливаться к изменениям на рынке, быстрее выполнять погрузочно-разгрузочные работы и предлагать при этом стабильные цены. В результате рост ожиданий клиентов и давление рынка вынудят предпринимателей в сфере логистики работать более четко и эффективно. В частности,

конкуренция возможна при выведении из государственной собственности инфраструктуры грузовых дворов железнодорожных станции и механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ, а создаваемые транспортно-логистические центры должны иметь негосударственную форму собственности.

3. Изменения в сфере транспортных услуг все более и более будут связаны с информационными технологиями. Появление компьютеров, цифровых сетей связи открыло новые возможности для управления транспортом. Очевидно, что тот же мультимодальный логистический центр должен работать на основе самых современных информационных технологий, чтобы, вовремя получая нужную информацию, переработать ее, ускорив тем самым производственный цикл. Появление и внедрение 3PL и 4PT-логистики, где в единую цепочку включено множество операций по доставке грузов, стало возможным только благодаря современным информационным технологиям.

**Литература**

1. Бакланов, П. Я. Геополитические факторы развития трансграничных регионов / П. Я. Бакланов, М. Т. Романов // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. — 2010. — № 2. — С. 60—71.

2. Приморью отведена роль основного транспортного узла макрорегиона. Официальный сайт «Первое интернет-телевидение приморья» // URL: http://www.otvprim.ru/economics/dalnij-vostok_01.10.2013_2212_tatjana-zabolotnaja-primorju-otvedena-rol-osnovnogo-transportnogo-uzla-makroregiona.html (дата обращения: 16 марта 2017 г.).

3. Российская газета — Экономика № 5465 (89): «Все удобства в коридоре»; текст: Татьяна Прокофьева (профессор кафедры «Управление логистической инфраструктурой» ГУ ВШЭ) // URL: https://rg.ru/2011/04/26/tlts.html (дата обращения: 16 марта 2017 г.).

4. Отчет по научно-исследовательской работе «Разработка системы организации взаимодействия ОАО «РЖД» с морскими портами с использованием прогрессивных логистических технологий». — М., 2014.

5. Морозов, В. Н. Кластерная организация международных транспортных коридоров на основе логистических центров. — М. : ВИНИТИ. 2009.

# ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 658.382

**© Лычев Д. И.**
— аспирант кафедры «Теория права
и природоресурсное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
name1isdl3i@yahoo.com

## ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОХРАНЫ АТМОСФЕРНОГО ВОЗДУХА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Аннотация.** В статье рассмотрены аспекты правовой охраны атмосферного воздуха на железнодорожном транспорте; ключевые нормативные правовые акты; проанализирован опыт США в этом вопросе.

**Ключевые слова:** атмосферный воздух; железнодорожный транспорт; Федеральный закон «Об охране атмосферного воздуха».

**© Lychev D.**
— graduate student at the chair «Theory of law
and natural resources law» of the Law institute
of Russian university of transport

## LEGAL PROTECTION OF ATMOSPHERIC AIR ON A RAILWAY TRANSPORT

**Abstract.** The article deals with aspects of the legal protection of atmospheric air on railway transport; key regulation will be considered; in addition, the US experience in this matter will be analyzed.

**Keywords:** atmospheric air; railway transport; Federal law of the Russian Federation «On protection of atmospheric air».

Железнодорожный транспорт является самым экологически чистым средством передвижения во всем мире[1]. Но правовое регулирование необходимо для сохранения этого статуса и улучшения показателей в дальнейшем.

Железнодорожные компании в России активно занимаются озеленени-

[1] Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2017 года и перспективу до 2030 года // URL: http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1413& (дата обращения: 10 апреля 2017 г.).

ем участков в санитарно-защитных зонах предприятий, работающих в системе железных дорог[1]. К примеру, ОАО «РЖД» утверждает экологические программы, направленные на охрану экологии[2], в том числе и атмосферного воздуха, ведь Россия входит в тройку государств, располагающих самой разветвленной сетью железных дорог (наряду с Китаем и США).

Федерального закона, регулирующего именно экологический аспект на железнодорожном транспорте, в Российской Федерации нет. Поэтому правовое регулирование железнодорожного транспорта осуществляется Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». В Европейском союзе данный аспект регулируется Директивой о железнодорожном транспорте[3].

Российская Федерация участвует в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) 1951 г. и отдельном Приложении № 2 о правиле перевозок опасных грузов 2011 г. Помимо этого, Россия присоединилась[4] к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 г.

Документы, связанные с правовой защитой атмосферного воздуха в рассматриваемой сфере, разделены на множество нормативных правовых актов, не связанных напрямую с железнодорожным транспортом. Существуют и специализированные нормативные правовые акты, направленные на обеспечение экологической безопасности на железнодорожном транспорте. Одним из таких является Распоряжение ОАО «РЖД» от 14 января 2017 г. № 70р «Об утверждении СТО РЖД 16.002-2017 “Система управления охраной окружающей среды в ОАО «РЖД». Производственный экологический контроль. Общие положения”». Данное распоряжение вводит в действие Систему управления охраной окружающей среды, которая напрямую регулирует вопросы, связанные с экологическим аспектом, и правовую защиту атмосферного воздуха в правовом поле ОАО «РЖД». Ведь загрязнение атмосферного воздуха происходит прежде всего при транспортировке опасных грузов и работе предприятий ОАО «РЖД».

Обеспечение охраны атмосферного воздуха регламентируют также постановления Правительства РФ от 2 марта 2000 г. № 183 «О нормативах выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух и вредных физических воздействий на него», от 21 апреля 2000 г. № 373 «Об

---

[1] *Матвеева А. А.* Санитарно-защитная зона как средство снижения уровня негативного воздействия предприятий железнодорожного транспорта // Вестник ВолГУ. Серия 9: Исследования молодых ученых. 2005. С. 148.

[2] URL: http://www.rzd-expo.ru/innovation/environmental_protection/activities_for_air_ protection (дата обращения: 10 апреля 2017 г.).

[3] Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area Text with EEA relevance.

[4] Федеральный закон от 17 июля 2009 г. № 152-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года».

утверждении Положения о государственном учете вредных воздействий на атмосферный воздух и их источников».

Законодателям следует обратить внимание и на шумовое, радиационное, ультразвуковое и химическое загрязнения от работы железнодорожного транспорта. Более 17% развернутой длины железнодорожных линий в России загрязнены «пылящими грузами»[1]. Помимо этого, железнодорожный транспорт перевозит 890 наименований опасных грузов по территории РФ. Но наиболее часто встречающиеся, это пожароопасные грузы.

Перевозка опасных грузов на транспорте регулируется Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 г. Российская Федерация согласно преамбуле к ДОПОГ является стороной соглашения со всеми вытекающими правами и обязанностями.

Загрязнения происходят и при очистке цистерн данного транспорта (см. табл.)

*Таблица*[2]

| Тип обрабатываемой цистерны | Выделяющиеся вещества (кг/цист.) | | |
|---|---|---|---|
| | Бензол | Ксинол | Углеводород |
| Вместимость 60 т, светлые нефтепродукты (бензин, керосин, дизельное топливо) | 4,55 | 2,77 | 8,47 |
| Вместимость 60 т, темные нефтепродукты (мазут, нефть) | — | — | 3,97 |

Обратимся к международному опыту в данном вопросе. В США вопросами охраны атмосферного воздуха занимается Федеральная администрация железных дорог и Агентство по охране окружающей среды. Федеральная администрация железных дорог регулирует аспекты, связанные с шумовым загрязнением и другими вопросами экологической безопасности[3].

Поэтому ОАО «РЖД» и другим компаниям следует проанализировать вопросы по минимизации этих тенденций и пересмотреть взаимодействие с органами исполнительной власти по примеру США. Но есть и положительные тенденции, в последние годы на 9,3% были снижены выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных источников[4].

---

[1] *Богомолов О. А.* Экономика и экология железнодорожного транспорта в современных реалиях // Интернет-журнал Науковедение. 2011 // URL: https://naukovedenie.ru/sbornik6/19.pdf (дата обращения: 15 сентября 2017 г.).

[2] Там же.

[3] Environment // Federal Railroad Administration (FRA).

[4] *Духно Н. А., Ивакин В. И*. Экологическая стратегия Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по укреплению экологической безопасности на железнодорожном транспорте России // Транспортное право и безопасность. 2016. № 3(3) // URL: http://trans-safety.ru/tpb/2016/04/TPB-3.pdf (дата обращения: 15 сентября 2017 г.).

Главным правовым актом в США по указанной проблеме является *The National Environmental Policy Act of 1969* (Национальный закон об экологической политике 1969). Данный Закон в общих рамках вводит систему правовой охраны экологии, и что самое главное — в нем закрепляется признание глубокого влияния человека на окружающую среду.

Резюмируя вышесказанное можно отметить, что национальные нормативные правовые акты являются базой для правовой защиты атмосферного воздуха на железнодорожном транспорте. Регулирование в этой сфере происходит на довольно качественном уровне, но мы считаем, что необходим единый Экологический кодекс, утверждаемый в рамках Евразийского экономического союза, включающий нормы, посвященные охране экологии на транспорте и позволяющие обеспечить правовую основу для поддержания экологии во всех транспортных системах.

**Литература**

1. Богомолов, О. А. Экономика и экология железнодорожного транспорта в современных реалиях // Интернет-журнал Науковедение. 2011 // URL: https://naukovedenie.ru/sbornik6/19.pdf (дата обращения: 15 сентября 2017 г.).

2. Духно, Н. А. Экологическая стратегия Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по укреплению экологической безопасности на железнодорожном транспорте России / Н. А. Духно, В. И. Ивакин // Транспортное право и безопасность. 2016. № 3(3) // URL: http://trans-safety.ru/tpb/2016/04/ТРВ-3.pdf (дата обращения: 15 сентября 2017 г.).

3. Матвеева, А. А. Санитарно-защитная зона как средство снижения уровня негативного воздействия предприятий железнодорожного транспорта // Вестник ВолГУ. — Серия 9: Исследования молодых ученых. — 2005. — С. 148—150.

# ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ СУБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

УДК 347.4:658.71

**© Родкевич Е. Ф.**
— старший преподаватель кафедры
«Транспортное право и административное право»
Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
krodkevich@gmail.com

## ОСОБЕННОСТИ УЧАСТИЯ УЧРЕЖДЕНИЙ, ПОДВЕДОМСТВЕННЫХ ФЕДЕРАЛЬНОМУ АГЕНТСТВУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, В ЗАКУПКАХ ТОВАРОВ, РАБОТ И УСЛУГ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НУЖД

**Аннотация.** Статья раскрывает особенности участия учреждений, подведомственных Росжелдору, в закупках товаров, работ и услуг с учетом положений нового законодательства.

**Ключевые слова:** казенное учреждение; бюджетное учреждение; подведомственные организации; государственные закупки; товары; работы; услуги; государственные нужды.

**© Radkevich E.**
— senior teacher of the chair «Transport law
and administrative law» Law Institute
of the Russian University of transport (MIIT)

## FEATURES OF THE PARTICIPATION OF INSTITUTIONS SUBORDINATE TO THE FEDERAL AGENCY OF RAILWAY TRANSPORT IN THE PROCUREMENT OF GOODS, WORKS AND SERVICES FOR PUBLIC NEEDS

**Abstract.** The article reveals the peculiarities of the participation of institutions subordinate to the Federal Railway Transport Agency in the procurement of goods, works and services subject to the provisions of the new legislation.

**Keywords:** state institution; budgetary institution; subordinate organizations; state purchases; goods; works; services; state needs.

Учреждения Росжелдора осуществляют закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд на конкурсной основе.

Нормативную базу деятельности учреждений Росжелдора с недавнего времени составляют Федеральные законы от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

Гражданско-правовой статус учреждений Росжелдора в сфере закупок различен в зависимости от типа учреждения.

*Казенные* учреждения, подведомственные Росжелдору, в силу п. 5 ст. 3 Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» выступают государственными заказчиками. Это означает, что размещение заказов на поставку товаров, выполнения работ или оказание услуг, а также заключение и оплата государственных контрактов, иных договоров за счет бюджетных средств, осуществляется подведомственными казенными учреждениями Росжелдора от имени Российской Федерации и в пределах доведенных им лимитов бюджетных обязательств.

При размещении казенными учреждениями, подведомственными Росжелдору, заказов в отсутствие доведенных лимитов заказчик, обязующийся по результатам процедуры размещения заказа заключить контракт, может столкнуться с отсутствием доведенного лимита. Отказ от заключения контракта в данной ситуации будет считаться нарушением Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», а его заключение — нарушением бюджетного законодательства РФ.

В случае уменьшения главным распорядителем бюджетных средств (Росжелдором) ранее доведенных лимитов подведомственным казенным учреждениям, которые привели к невозможности исполнения этими учреждениями обязательств, вытекающих из ранее заключенных государственных контрактов, иных договоров, казенные учреждения, подведомственные Росжелдору, должны обеспечить согласование новых условий по цене и количеству товаров, работ, услуг. Сторона государственного контракта, иного договора вправе потребовать от казенных учреждений, подведомственных Росжелдору, возмещения только фактически понесенного ущерба, непосредственно связанного с изменением условий такого контракта или договора. Если лимитов бюджетных обязательств, доведенных казенным учреждениям Росжелдора, недостаточно для исполнения их денежных обязательств, то по их обязательствам отвечает соответственно Росжелдор как главный распорядитель бюджетных средств, в ведении которого они находятся.

Среди организаций, подведомственных Росжелдору, государственным заказчиком выступает Федеральное казенное учреждение «Управление служебных зданий федеральных органов исполнительной власти в обла-

сти транспорта», являющееся уполномоченным на осуществление закупок учреждением Росжелдора, которое реализует свою деятельность в том числе в соответствии с Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечение государственных и муниципальных нужд».

Основными целями деятельности этого учреждения в соответствии с уставом являются осуществление государственными заказчиками закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных нужд Росжелдора и учреждения, а также организация административно-хозяйственной работы, направленной на обеспечение деятельности центрального аппарата органов исполнительной власти в области транспорта, его территориальных органов, а также организация проведения работ по вопросам обеспечения содержания, эксплуатации и ремонта зданий (см. приказ Росжелдора от 6 июня 2016 г. № 280).

Правовой статус *бюджетных* учреждений, подведомственных Росжелдору, как участников отношений по закупке товаров, работ, услуг для обеспечения государственных нужд за последнее время подвергся изменениям. Эти изменения в первую очередь были связаны с тем, что ранее в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» (в настоящее время утратил силу) бюджетные учреждения при осуществлении закупок товаров, работ, услуг, должны были руководствоваться положениями этого Закона, именуясь при этом «иными заказчиками». В период действия данного Закона возникали сомнения относительно применения его положений к бюджетным учреждениям во всех без исключения случаях. В частности, учеными ставился вопрос, могут ли распространяться нормы Закона на доходы, полученные бюджетными учреждениями от внебюджетных источников финансирования (к примеру, от платных услуг).

Суды единогласно отмечали, что поскольку бюджетные учреждения при приобретении ими товаров за счет внебюджетных источников финансирования не расходуют средства федерального бюджета, следовательно, не нарушают права и законные интересы Российской Федерации. Так, Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа при рассмотрении кассационной жалобы Управления антимонопольной службы по Омской области на решение Арбитражного суда Омской области от 11 декабря 2007 г. по делу № А46-11274/2007 пришел к выводу, что приобретение товаров за счет внебюджетных источников финансирования деятельности учреждений, без привлечения бюджетного финансирования, осуществляется бюджетным учреждением самостоятельно, в том числе с возможностью увеличения цены контракта по результатам торгов[1].

[1] См.: Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 8 мая 2008 г. № Ф04-2544/2008(3975-А46-23) по делу № А46-1127/2007.

Вместе с тем Минэкономразвития России неоднократно разъясняло (см. письма от 4 декабря 2008 г. № Д05-5502, от 11 ноября 2009 г. № Д22-1281, от 10 февраля 2010 г. № Д22-135), что финансирование бюджетных учреждений осуществляется только за счет бюджетных средств. Свою позицию оно аргументировало следующим. Закон разрешает бюджетным учреждениям осуществлять деятельность за счет внебюджетных источников, если такая деятельность предусмотрена их учредительными документами, однако согласно ст. 41 Бюджетного кодекса РФ доходы от платных услуг, оказываемых бюджетными учреждениями, относятся к неналоговым доходам бюджета, поэтому нужды таких учреждений обеспечиваются как за счет средств федерального бюджета, так и за счет внешних источников финансирования и признаются государственными нуждами.

Законодатель обязал бюджетные учреждения руководствоваться положениями Федерального закона «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» в полном объеме. Специалистами указывалось на незаконность и нецелесообразность такого распространения[1].

В настоящее время в случае принятия бюджетными учреждениями, подведомственными Росжелдору, положения о закупке товаров, работ, услуг в соответствии с ч. 3 ст. 2 Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и размещения его до начала года в единой информационной системе, такие учреждения получают право осуществлять в соответствующем году закупки:

а) за счет грантов, передаваемых безвозмездно и безвозвратно гражданами и юридическими лицами, в том числе иностранными гражданами и иностранными юридическими лицами, а также международными организациями, субсидий (грантов), предоставляемых на конкурсной основе из соответствующих бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, если условиями, определенными грантодателями, не установлено иное;

б) в качестве исполнителя по контракту в случае привлечения на основании договора в ходе исполнения данного контракта иных лиц для поставки товара, выполнения работы или оказания услуги, необходимых для исполнения предусмотренных контрактом обязательств данного учреждения;

в) за счет средств, полученных при осуществлении им иной приносящей доход деятельности от физических лиц, юридических лиц, в том числе в рамках предусмотренных его учредительным документом основных видов деятельности (за исключением средств, полученных на оказание и оплату медицинской помощи по обязательному медицинскому страхованию).

[1] *Шиповальникова Ю. Г.* Размещение заказов для нужд федерального бюджетного учреждения в условиях реформы государственных и муниципальных учреждений // Юрист вуза. 2011. № 7.

Иными словами, после принятия положения о закупке товаров, работ, услуг бюджетные учреждения, находящиеся в ведении Росжелдора, могут осваивать денежные средства самостоятельно (своей комиссией) по правилам принятого положения.

Несмотря на реформирование законодательства, остался нерешенным вопрос об определении подведомственными организациями Росжелдора поставщика (подрядчика, исполнителя). В связи с чем Е. Ю. Полотовская, после проведенного анализа судебной практики участия государственных (муниципальных) учреждений в процедурах закупки товаров (работ, услуг), приходит к выводу, что «заказчики теряют много времени на разработку требований при закупке типовой продукции и зачастую устанавливают либо некачественные требования, либо “затачивают” документацию под конкретного производителя или поставщика»[1].

Определение поставщика работ, работ, услуг требует наличия грамотности и профессиональных навыков в соответствующей области, чтобы обеспечить эффективное ведение закупочной деятельности, а также положительной динамики в реализации проектов и исполнении контрактов в организациях.

В связи с этим Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» было предусмотрено создание в структуре бюджетных учреждений, подведомственных Росжелдору, контрактной службы и должности контрактных управляющих. Так, заказчики, совокупный годовой объем закупок которых в соответствии с их планом-графиком превышает 100 млн руб., создают контрактные службы. При этом создавать специальное структурное подразделение в организации не обязательно.

Например, в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)» вопросами закупок, в том числе вопросами определения поставщика, занимается контрактная служба, выделенная в отдельное структурное подразделение (руководитель В. Ю. Демихов), а решение аналогичных вопросов в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» передано юридическому управлению, а именно в отдел юридического сопровождения размещения заказов, судебной и договорной работы.

Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» закрепляет функции и полномочия контрактной службы и контрактного управляющего подведомственных Росжелдору учреждений. В силу п. 4 ст. 38 они:

---

[1] *Полотовская Е. Ю*. Гражданско-правовой статус государственных (муниципальных) учреждений : дис. … канд. юрид. наук М., 2014. С. 144.

1) разрабатывают план закупок, осуществляют подготовку изменений для внесения в план закупок, размещают в единой информационной системе план закупок и внесенные в него изменения;

2) осуществляют подготовку и размещение в единой информационной системе извещений об осуществлении закупок, документации о закупках и проектов контрактов, подготовку и направление приглашений принять участие в определении поставщиков (подрядчиков, исполнителей) закрытыми способами;

3) обеспечивают осуществление закупок, в том числе заключение контрактов;

4) участвуют в рассмотрении дел об обжаловании результатов определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей) и осуществляют подготовку материалов для выполнения претензионно-исковой работы;

5) организуют в случае необходимости на стадии планирования закупок консультации с поставщиками (подрядчиками, исполнителями) и участвуют в таких консультациях в целях определения состояния конкурентной среды на соответствующих рынках товаров, работ, услуг, наилучших технологий и других решений для обеспечения государственных и муниципальных нужд;

6) осуществляют иные полномочия, предусмотренные Законом.

Работники контрактной службы, а также контрактный управляющий в бюджетных учреждениях, подведомственных Росжелдору, должны иметь высшее образование или дополнительное образование в сфере закупок.

При этом Типовое положение (регламент) о контрактной службе, утвержденное Минэкономразвития России от 29 октября 2013 г. № 631, устанавливает, что заказчики вправе создать контрактную службу из постоянного состава работников заказчика без образования отдельного структурного подразделения. А Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» разрешает наделять статусом контрактного управляющего любого работника заказчика, лишь дополнительно возложив на него такие обязанности.

Складывается ситуация, при которой контрактными управляющими, а также работниками контрактной службы в бюджетных учреждениях, подведомственных Росжелдору, могут быть штатные работники (что зачастую и происходит) без увеличения численности штата учреждений: юристы, финансисты и прочие специалисты. Осуществление закупок для данных категорий работников будет лишь дополнительной нагрузкой, которая, как правило, не является оплачиваемой и должна выполняться в оставшееся от основной работы время.

Отсутствие у таких работников специальных глубоких познаний в области размещения заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг, свидетельствует об отсутствии у них профессионализма, что, в свою очередь, негативно сказывается на эффективности осуществления

подведомственными организациями закупочной деятельности.

Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» предусмотрен институт централизованных закупок (ст. 26). Его суть состоит в том, что полномочия на определение поставщиков (подрядчиков, исполнителей) для бюджетных учреждений Росжелдора, как заказчиков, могут быть возложены на уполномоченные органы, которые занимаются деятельностью по размещению заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд на профессиональной основе. Такими уполномоченными органами выступают: федеральный орган исполнительной власти или федеральное казенное учреждение либо несколько федеральных органов исполнительной власти или федеральных казенных учреждений.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта обязано принять решение об осуществлении полномочий заказчика данными органами их территориальными органами и учреждениями следующими способами:

1) осуществление данными органами полномочий на:

а) определение поставщиков (подрядчиков, исполнителей) для соответствующих заказчиков;

б) планирование и осуществление закупок, включая определение поставщиков (подрядчиков, исполнителей), заключение государственных и муниципальных контрактов, их исполнение, в том числе с возможностью приемки поставленных товаров, выполненных работ (их результатов), оказанных услуг, для соответствующих государственных и муниципальных заказчиков;

2) наделение уполномоченного органа, уполномоченного учреждения или нескольких уполномоченных органов, уполномоченных учреждений полномочиями на определение поставщиков (подрядчиков, исполнителей) для соответствующих заказчиков;

3) наделение уполномоченного органа, уполномоченного учреждения или нескольких уполномоченных органов, уполномоченных учреждений полномочиями на планирование и осуществление закупок, включая определение поставщиков (подрядчиков, исполнителей), заключение государственных и муниципальных контрактов, их исполнение, в том числе с возможностью приемки поставленных товаров, выполненных работ (их результатов), оказанных услуг, для соответствующих государственных и соответствующих муниципальных заказчиков;

4) осуществление каждым заказчиком своих полномочий самостоятельно.

Институт централизованных закупок, безусловно, является наиболее эффективным инструментом осуществления деятельности в сфере закупок. Применение его в обязательном порядке к бюджетным учреждениям, подведомственным Росжелдору, решит проблему непрофессионализма

контрактных управляющих и работников контрактных служб.

Учреждения, подведомственные Росжелдору, участвуют в отношениях по закупке товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд и на стороне поставщика (подрядчика, исполнителя).

Особенность данного участия состоит в том, что на *казенные* учреждения Росжелдора не распространяются положения закона об обеспечении исполнения контракта (ч. 8 ст. 96 Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг, для обеспечения государственных и муниципальных нужд»). Это связано с тем, что в соответствии с законодательством РФ государство несет субсидиарную ответственность по обязательствам федеральных казенных учреждений, и означает, что требования заказчиков будут удовлетворены и без обеспечения контракта.

*Бюджетные* учреждения Росжелдора, выступая в роли поставщика, должны предоставлять обеспечение контракта в форме банковской гарантии или внесением денежных средств на указанный заказчиком счет в размере 5—30% начальной (максимальной) цены контракта.

Мы полностью согласны с точкой зрения Е. Ю. Полотовской об обременительности обоих способов обеспечения обязательств для участников закупки. Автор отмечает: «При внесении денежных средств на счет заказчика участник закупки вынужден изъять из своего оборота соответствующую денежную сумму и передать на определенное время заказчику. Естественно, что это не выгодно, поскольку у участников закупки, как правило, все свободные денежные средства находятся в обороте. Не решают эту проблему и банковская гарантия, к которой законом предъявляются повышенные требования, что, безусловно, скажется на ее стоимости. Все это дополнительно повлияет на желании участников гражданского оборота участвовать в отношениях по закупкам товаров, работ, услуг, для государственных и муниципальных нужд. Заказчики для них просто станут не выгодными контрагентами»[1].

[1] *Полотовская Е. Ю*. Гражданско-правовой статус государственных (муниципальных ) учреждений : дис. … канд. юрид. наук М., 2014. С. 156.

# УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 343.13:343.346

**© Бобовкин М. В.**
— доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры «Уголовное право,
уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

**© Ручкин В. А.**
— доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой судебной экспертизы
и физического материаловедения Волгоградского
государственного университета, заслуженный
деятель науки Российской Федерации

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ РАСКРЫТИИ И РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

**Аннотация.** На современном этапе эффективное раскрытие и расследование преступлений на транспорте обусловлено активным использованием специальных знаний. При этом большое значение имеет применение технико-криминалистических средств и методов, производство судебных экспертиз и исследований, что требует дальнейшего совершенствования уголовно-процессуального регулирования.

**Ключевые слова:** специальные знания; источник доказательства; эксперт; специалист; процессуальная форма.

**© Bobovkin M.**
— doctor of legal sciences, professor,
professor of the department «Criminal law,
criminal process and criminalistics» Law institute
of the Russian university of transport

**© Ruchkin V.**
— doctor of legal sciences, professor,
head of department of judicial examination

and physical material science, Volgograd state University,
honored worker of science of the Russian Federation

**THE USE OF SPECIAL KNOWLEDGE IN THE DETECTION AND INVESTIGATION OF CRIMES ON TRANSPORT: ACTUAL PROBLEMS OF CRIMINAL PROCEDURAL REGULATION AND WAYS OF THEIR SOLUTION**

**Abstract.** At the present stage of effective disclosure and investigation of crimes on transport due to the active use of special knowledge. Thus the great value has application of technical and criminalistic means and methods, production of forensic examinations and studies, which requires further improvement of the criminal procedural regulation.

**Keywords:** special knowledge; the source of evidence; expert; expert; procedural form.

Современное законодательство России не содержит нормативного определения специальных знаний. На теоретическом уровне это понятие много раз подвергалось научному анализу в сфере процессуального права и криминалистики, однако единство взглядов еще не достигнуто.

И. Н. Сорокотягин полагает, что в уголовно-процессуальной сфере специальные знания — это «совокупность знаний в науке, технике, искусстве, ремесле, полученных в результате специальной подготовки или профессионального опыта и применяемых для получения доказательственной, оперативно-розыскной и иной информации, необходимой для раскрытия и расследования преступлений»[1]. Г. М. Надгорный под специальными познаниями понимает «знания, не относящиеся к общеизвестным, образующие основу профессиональной подготовки по научным, инженерно-техническим и производственным специальностям, а также необщеизвестные знания, необходимые для занятия какими-либо иными видами деятельности»[2]. С. М. Гарисов и Е. А. Зайцева считают, что «Специальные знания (познания) — это используемые в порядке, установленном законом, для правильного установления значимых обстоятельств в уголовном судопроизводстве необщедоступные, приобретенные в ходе профессиональной подготовки научные знания, опыт и навыки компетентного лица, применяемые в процессуальных и непроцессуальных формах, результаты которых вовлекаются в сферу уголовного судопроизводства в виде предусмотренных уголовно-процессуальным законодательством источников

[1] *Сорокотягин И. Н.* Специальные познания в расследовании преступлений. Свердловск, 1984. С. 5.

[2] *Надгорный Г. М*. Гносеологические аспекты понятия «специальные знания» // Криминалистика и судебная экспертиза. Киев, 1980. Вып. 21.

доказательств»[1].

В целом указанные сведения позволяют сделать вывод, что специальные знания в УПК РФ — это знания, выходящие за пределы правовой компетенции суда, следствия, дознания, с одной стороны, и сведений об общеизвестных фактах — с другой.

Субъектами использования специальных знаний являются сведущие лица — эксперты и специалисты. Раскрывая суть этой категории лиц, известный русский ученый-процессуалист И. Я. Фойницкий отмечает: «Под сведущими людьми понимаются лица, приглашаемые к следствию или суду для наблюдения и установления обстоятельств, познавание которых предполагает специальные сведения в науке, искусстве, ремесле или иной области знания, и дачи суду о таких обстоятельствах своего заключения или мнения, к которому они приходят на основании обладаемых ими специальных сведений»[2].

Основными признаками сведущих лиц являются компетентность, незаинтересованность в исходе дела, независимость, наличие специальных оснований для участия в судопроизводстве.

Правовая регламентация использования специальных знаний осуществляется в двух формах — процессуальной и непроцессуальной. Процессуальная форма основана на УПК РФ и имеет доказательственное значение. Непроцессуальная форма имеет ориентирующий характер и базируется на нормативных правовых актах в сфере оперативно-розыскной и иной правоохранительной деятельности.

Процессуальная форма специальных знаний включает:

1) назначение и производство судебной экспертизы;

2) участие специалиста в следственных и иных процессуальных действиях (оказание научно-технической и справочно-консультационной помощи, содействие при общении с некоторыми категориями лиц);

3) дачу экспертом или специалистом показаний;

4) участие в уголовном судопроизводстве свидетелей, обладающих специальными знаниями[3].

Непроцессуальную форму специальных знаний представляют:

1) производство предварительных (доэкспертных) исследований;

2) судебно-медицинское освидетельствование;

3) проведение документальных налоговых проверок;

4) назначение и производство ревизии;

5) проведение аудиторских проверок и инвентаризаций;

6) производство несудебной (альтернативной или независимой) экспертизы.

---

[1] *Гарисов С. М., Зайцева Е. А*. Использование специальных познаний в судебном производстве по уголовным делам : монография. Волгоград, 2010. С. 55.

[2] *Фойницкий И. Я*. Курс уголовного судопроизводства. СПб., 1996. Т. 2. С. 284.

[3] *Орлов Ю. К*. Использование специальных знаний в уголовном судопроизводстве : учеб. пособие. М., 2004.

Специфика использования специальных знаний в непроцессуальной форме заключается в том, что ее результаты оформляются в виде справок и других актов, предусмотренных федеральными законами или ведомственными приказами и инструкциями. В уголовно-процессуальную сферу они могут быть вовлечены в качестве иных документов согласно ст. 84 УПК РФ.

Анализ научных изданий и практики использования специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений свидетельствует о наличии в этой области недостатков уголовно-процессуального регулирования. Так, наблюдается общая тенденция к размыванию границ между правовыми институтами «экспертиза» и «участие специалиста», отмечается превышение компетенции отдельных категорий сведущих лиц, объединение в заключении эксперта повторной экспертизы и рецензирования.

В связи этим требуется более четко разграничить функции эксперта и специалиста, уточнить их объективную компетенцию. Для решения этой задачи нужно установить:

1) различаются ли по характеру использования специальных знаний процессуальные институты «экспертиза» и «участие специалиста»;

2) может ли рассматриваться в качестве заключения специалиста акт экспертного исследования в непроцессуальной форме, полученный по инициативе сторон;

3) допускается ли оформление в виде заключения специалиста рецензии на заключение эксперта;

4) каковы пределы компетенции специалиста при рецензензировании судебно-почерковедческих экспертиз и исследований;

5) возможно ли объединение в заключении эксперта производства повторной экспертизы и рецензирования.

Отвечая на первый вопрос, можно со всей определенностью сказать, что «экспертиза» и «участие специалиста» — это разные правовые институты. Да и вряд ли можно полагать, что законодатель, рассматривая в качестве доказательства заключение специалиста, прямо или косвенно закрепил возможность его одинакового содержания с заключением эксперта.

Согласно ст. 57 УПК эксперт — это лицо, обладающее специальными знаниями и назначенное в установленном порядке для производства судебной экспертизы и дачи заключения. Только эксперт наделен полномочиями проводить на основе специальных знаний научные исследования в процессуальной форме и делать из полученных результатов выводы. Напротив, специалист такие исследования осуществлять не вправе, так как его деятельность заключается в оказании научно-технической, справочно-консультативной и иной помощи. Исходя из ст. 58 УПК, основная задача специалиста — содействие в обнаружении, закреплении и изъятии предметов и документов, применении технических средств, постановке

вопросов эксперту; оказание справочной и консультационной помощи, разъяснение сторонам и суду вопросов, входящих в его профессиональную компетенцию.

Специалист не назначается особым постановлением следователя или определением суда, как эксперт. Он не несет и уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения по ст. 307 УК РФ. Кроме того в ст. 204 УПК РФ указан перечень сведений, подлежащих обязательному отражению в заключении эксперта. Напротив, для заключения специалиста аналогичных положений в законодательстве России не предусмотрено.

Если допустить гипотетическую возможность научных исследований специалистов в процессуальной форме, то появляется вполне обоснованное опасение, что следователи и судьи перестанут назначать судебные экспертизы, обращаясь к специалисту всякий раз, когда возникает потребность в специальных знаниях. Очевидно, что назначение экспертизы будет осуществляться только в случаях, прямо предусмотренных законом, а именно согласно ст. 196 УПК РФ, когда необходимо установить причину смерти, характер и степень вреда, нанесенного здоровью и т.д.

Это связано с тем, что процедура назначения судебной экспертизы требует выполнения целого комплекса сложных процессуальных действий — подготовки материалов на исследование, вынесения постановления о назначении экспертизы, ознакомления с ним, а потом и с заключением эксперта участников процесса и т.д. Напротив, в деятельности специалиста этого не требуется.

Таким образом, по характеру использования специальных знаний правовые институты «экспертиза» и «участие специалиста» коренным образом различаются. Законодатель, хотя и не совсем четко, не допускает подмены в уголовном судопроизводстве заключения эксперта заключением специалиста. Применение специальных знаний в форме научных исследований осуществляется в соответствии с процессуальным институтом «экспертиза». Напротив использование специальных знаний в форме письменного консультирования базируется на правовом институте «участие специалиста» в виде составления одноименного заключения.

Этот вывод полностью согласуется с п. 20 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам», где разъясняется, что «…специалист не проводит исследование вещественных доказательств и не формулирует выводы, а лишь высказывает суждение по вопросам, поставленным перед ним сторонами».

Попутно заметим, что более четко функции специалиста определены в гражданском процессе, где в ст. 188 ГК РФ за специалистом прямо закреплена именно консультационная роль.

Изложенные данные позволяют ответить и на второй, ранее поставленный вопрос. Оформление под видом заключения специалиста акта несудебного исследования по инициативе сторон является неправомерной

практикой. Несудебная экспертиза закреплена ст. 37 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности» (далее — ФЗ «О ГСЭД») для граждан и юридических лиц. Однако эта форма специальных знаний не закреплена процессуальным законодательством России, что не позволяет ее использовать на основе заключения специалиста. Тем более «государственные судебно-экспертные учреждения вправе проводить на договорной основе экспертные исследования для граждан и юридических лиц» (ст. 37 ФЗ «О ГСЭД»).

Представляется возможным и положительное решение вопроса об оформлении рецензии на заключение эксперта, назначенной с соблюдением процессуального порядка, в виде заключения специалиста. Такое рецензирование (оценка заключения эксперта) несет в себе ярко выраженное консультационное начало и отвечает функции специалиста, участвующего в уголовном процессе.

В практике судебно-экспертных учреждений России рецензирование заключения эксперта представляет собой форму научно-методической работы и ведомственного контроля над качеством экспертного исследования. Оно не имеет целью пересмотр выводов эксперта. Эта форма использования специальных знаний обусловлена необходимостью консультативной помощи суду, следователю, дознавателю в оценке заключения эксперта и при назначении дополнительных и повторных судебных экспертиз.

Известно, что после ознакомления с заключением эксперта стороны могут ходатайствовать о назначении дополнительной или повторной судебной экспертизы. Мотивированным признается ходатайство, в котором имеются основания, установленные УПК РФ. В качестве главного аргумента в пользу повторного исследования стороны могут представить заключение несудебной экспертизы или рецензию, содержащую оценку научной обоснованности заключения первичной судебной экспертизы.

Более сложным представляется вопрос о пределах компетентности специалиста — рецензента судебной экспертизы, так как процессуальное законодательство России этот аспект использования специальных знаний не регулирует специальными нормами. Во всяком случае, эти пределы не могут быть шире тех полномочий, которыми обладает рецензент, осуществляющий соответствующую научно-методическую работу. Они не должны включать оценочные критерии доказательств, относящиеся к исключительной компетенции суда и следствия — относимости, допустимости, достоверности.

На практике такие рецензии представляют собой либо анализ заключения эксперта с точки зрения соблюдения методических требований либо повторение уже проведенного исследования с указанием всех имеющихся недостатков и упущений.

В процессе рецензирования отдельные специалисты берутся отвечать на вопросы, сама постановка которых весьма сомнительна или недопу-

стима. Например: «Соответствует ли представленное заключение требованиям действующего законодательства России, регламентирующего производство судебной экспертизы?» или «Чем вызваны противоположные выводы, имеющиеся в заключениях судебно-почерковедческих экспертиз, представленных на рецензирование?».

Как известно, оценка соответствия законодательству России не входит в компетенцию специалиста в области судебной экспертизы. Эта деятельность представляет собой не что иное, как признание допустимости заключения эксперта как доказательства, что является прерогативой суда и следствия. Изучение обстоятельств формулировки противоположных выводов в заключении экспертов также выходит за пределы компетенции специалиста-рецензента, что связано с определением достоверности результатов исследования. Даже в ходе повторной экспертизы эксперты не обладают компетенцией по проверке достоверности выводов первичного исследования, ограничиваясь анализом причин расхождения.

Полагаем, что наиболее корректным вопросом специалисту-рецензенту является следующая формулировка: «Являются ли научно обоснованными выводы в заключении эксперта, представленном на рецензирование?» При ответе на него оценка заключения проводится на соответствие специальным принципам судебно-экспертной деятельности: объективности, полноты, всесторонности согласно требованиям ст. 8 ФЗ «О ГСЭД». Только в этом случае процесс рецензирования будет основан на положениях, дающих возможность проверить научную обоснованность заключения эксперта на основе современных и общепринятых научно-практических достижений.

Принцип объективности означает требование проводить исследование и формулировать выводы на общепринятой научно-методической основе, которая соответствует современному уровню развития той области специальных знаний, которую представляет эксперт. В этой области большое значение имеет специальное образование, повышение квалификации, использование реестров стандартизированных методик судебных экспертиз.

Всесторонность и полнота исследования в качестве специальных принципов судебно-экспертной деятельности тесно связаны между собой, с одной стороны, и с объективностью — с другой.

Всесторонний характер судебно-экспертного исследования выражается в анализе всех методических альтернатив решения экспертной задачи, охвате вех общих и частных версий, проверяемых в ходе исследования. С их учетом осуществляется раздельный и сравнительный анализ объектов экспертизы, оценка полученных результатов и формирование выводов.

Полнота судебно-экспертного исследования оценивается с точки зрения:

1) анализа всех непосредственных объектов экспертизы и сравнительных образцов;

2) использования всех специальных методов и технических средств,

необходимых для проведения исследования и дачи заключения;

3) решения всех задач и подзадач судебной экспертизы.

По общему правилу проверка научной обоснованности заключения эксперта является компонентом его судебной оценки с точки зрения достоверности как доказательства. В этом случае пределы компетентности специалиста-рецензента будут соблюдены, так как не затрагивают критериев, составляющих прерогативу суда и следствия.

Только обоснованное и достоверное заключение эксперта может служить источником доказательств по конкретному уголовному делу. Наличие сомнений в его научной обоснованности и достоверности является процессуальным основанием для назначения повторной экспертизы.

Что касается вопроса о возможности объединения в заключении эксперта материалов повторной судебной экспертизы и рецензирования, мы приходим к отрицательному решению по следующим основаниям.

Во-первых, повторная судебная экспертиза является использованием специальных знаний в форме научных исследований, а рецензирование имеет консультативную сущность и на основе процессуальных требований оформляется заключением специалиста.

Во-вторых, согласно ст. 20 ФЗ «О ГСЭД» производство повторной экспертизы назначается по тем же вопросам, что и в первичной экспертизе, а это противоречит постановке дополнительных вопросов, связанных с рецензированием.

Таким образом, современная практика использования специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений на транспорте требует дополнительного уголовно-процессуального регулирования. Только на основе устранения имеющихся недостатков может быть обеспечена эффективность указанной сферы правоохранительной деятельности.

**Литература**

1. Гарисов, С. М. Использование специальных познаний в судебном производстве по уголовным делам : монография / С. М. Гарисов, Е. А.Зайцева. — Волгоград, 2010.

2. Надгорный, Г. М. Гносеологические аспекты понятия «специальные знания» // Криминалистика и судебная экспертиза. — Киев, 1980. — Вып.21.

3. Орлов, Ю. К. Использование специальных знаний в уголовном судопроизводстве : учеб. пособие. — М., 2004.

4. Сорокотягин, И. Н. Специальные познания в расследовании преступлений. — Свердловск, 1984.

5. Фойницкий, И. Я. Курс уголовного судопроизводства. — СПб., 1996. — Т. 2.

УДК 343.37

**© Борисов А. В.**
— кандидат юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Уголовное право,
уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

# О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ПРОИЗВОДСТВА ДОЗНАНИЯ ПО ОЧЕВИДНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА

**Аннотация.** В статье рассмотрены некоторые проблемные аспекты производства дознания по очевидным делам на объектах транспорта; проанализированы различные точки зрения ученых-процессуалистов по вопросу осуществления дознания в сокращенной форме; раскрыты правовые коллизии.

**Ключевые слова:** предварительное расследование; дознание; производство дознания; дознание в сокращенной форме.

**© Borisov A.**
— candidate of legal sciences,
associate professor, head of department
«Ccriminal law, criminal process and criminalistics»
Law institute of the Russian state university of transport (MIIT)

# SOME OF THE CHALLENGES OF INQUIRY FOR OBVIOUS CRIMES ON OBJECTS OF TRANSPORT

**Abstract.** The article discusses some problematic aspects of the inquiry for the obvious cases on transport objects. It analyzes different points of view of scientists-protsessualistov on the implementation of inquiry in abbreviated form. Analyzed conflicts of law.

**Keywords:** preliminary investigation; inquiry; inquiry; inquiry in abbreviated form.

Федеральный закон от 4 марта 2013 г. № 23-ФЗ внес серьезные изменения и дополнения в УПК РФ. Одним из них явилось включение гл. 32.1, регламентирующей производство предварительного расследования в сокращенной форме дознания.

Предпосылки для проведения реформ в данной области существовали

долгое время, на что указывали многие ученые[1].

Ю. П. Якубина отмечает: «Наиболее оптимальной формой досудебного производства для современного российского уголовного процесса должна выступить обновленная и усовершенствованная протокольная форма оформления материалов о совершенных преступлениях. Предложенная концептуальная модель сокращенного досудебного производства в виде модифицированной протокольной формы не только позволит ускорить и упростить уголовный процесс (первое направление дифференциации процессуальной формы), но и выступит существенной гарантией реализации и защиты прав сторон уголовного судопроизводства (второе направление)»[2].

И. А. Насонова, М. В. Цинова пишут: «Дознание в сокращенной форме появилось в качестве одной из разновидностей дознания, упрощающей его порядок. Вместе с тем указанная новелла, как и любое другое изменение, вносимое в уголовно-процессуальное законодательство, направлена на оптимизацию его применения, устранение возникающих при этом ошибок, на усиление обеспеченности прав участников уголовного судопроизводства»[3].

По мнению Л. А. Василенко и О. А. Науменко, «принимая Федеральный закон от 4 марта 2013 г. № 23-ФЗ, законодатель преследовал цель дальнейшего совершенствования процедуры уголовного судопроизводства для обеспечения скорейшего расследования и рассмотрения в суде уголовных дел о преступлениях небольшой и средней тяжести»[4].

Мы разделяем указанную позицию и считаем, что основополагающей причиной изменения действующего на тот момент уголовно-процессуального законодательства, которое регламентировало осуществление предварительного расследования, являлось стремление и желание законодателя сократить временной промежуток, существовавший между моментом возбуждения уголовного дела, который считается отправной точкой производства предварительного расследования и моментом окончания предварительного расследования.

На наш взгляд, «стремление законодателя реформировать порядок досудебного уголовного судопроизводства не подлежит критике, и тот факт, что необходимость такого реформирования уже назрела достаточно дав-

---

[1] *Гирько С. И.* Определение стандартов ускоренного досудебного производства и практика полицейского дознания // Уголовно-процессуальное законодательство в современных условиях. Проблемы теории и практики. М., 2010. С. 156—162.

[2] *Якубина Ю. П.* Актуальные вопросы совершенствования форм предварительного расследования : автореф. дис. … канд. юрид. наук. Хабаровск, 2010. С. 7.

[3] *Насонова И. А., Цинова М. В.* Отдельные аспекты функционирования уголовно-процессуального института дознания в сокращенной форме // Вестник Воронежского института МВД России. 2014. № 2. С. 7—8.

[4] *Василенко Л. А., Науменко О. А.* Дознание в сокращенной форме и его эффективность в досудебном производстве // Общество и право. 2013. № 2 (44). С. 143.

но, не вызывает сомнений»[1].

Удельный вес преступных деяний небольшой и средней тяжести находится на стабильном уровне и составляет порядка трех четвертей от общего числа зарегистрированных в Российской Федерации преступных деяний[2].

Определенное количество уголовных дел названной категории, по которым установлен подозреваемый и он признает свою вину, могут и должны быть расследованы в упрощенном порядке и в более короткие временные рамки.

С момента введения в действие института производства дознания в сокращенной форме минуло уже более четырех лет, что дает возможность обозначить итоги его применения и осуществить анализ деятельности правоприменительной практики в данной области.

Процедура собирания информации, которая характеризует личность подозреваемого, совершившего преступления на объектах транспорта, также не представляет особой сложности, и как правило, производится дознавателем еще во время проверки сообения о преступном деянии.

Случаи вынесения судами оправдательных приговоров, либо прекращения уголовных дел по реабилитирующим основаниям по данной категории уголовных дел практически единичны.

Несмотря на это процент дел, дознание по которым произведено в сокращенной форме, продолжает оставаться незначительным.

Изучив список обстоятельств, которые исключают производство дознания в сокращенной форме (ст. 226.2 УПК РФ) и результаты деятельности органов дознания можно сделать вывод о том, что главной причиной, которая влияет на непринятие решений о производстве дознания в сокращенной форме, выступает несовершенство законодательства.

Главу 32.1 УПК РФ открывает ст. 226.1, которая регламентирует основание и порядок производства дознания в сокращенной форме. В соответствии с указанной нормой дознание в сокращенной форме осуществляется в порядке, который установлен гл. 32 УПК РФ («Дознание»), с корректировками, установленными гл. 32.1 УПК РФ («Дознание в сокращенной форме»).

Глава 32.1 УПК РФ обладает юридическим приоритетом перед статьями гл. 32 УПК РФ в части, которая касается исключения из общих правил производства предварительного расследования в форме дознания по уголовным делам, по которым осуществление предварительного следствия не обязательно. В гл. 32 УПК РФ содержится шесть статей (223, 223.1, 223.2, 224, 225, 226), которые регламентируют порядок и сроки дознания, порядок уведомления о подозрении в совершении преступного деяния,

[1] *Долгов А. М.* О проблемных вопросах производства дознания в сокращенной форме (на примере ФССП России) // Общество: политика, экономика, право. Научный журнал. 2016. № 5. С. 130.

[2] Состояние преступности// URL: https://mvd.ru.

основания и порядок осуществления дознания группой дознавателей, особенности избрания меры пресечения в виде заключения под стражу при производстве расследования в форме дознания, круг вопросов, которые связаны с составлением дознавателем обвинительного акта как итогового документа по уголовному делу, и полномочия прокурора по уголовному делу, поступившему к нему с обвинительным актом.

Как прямо указано в ч. 1 ст. 223 УПК РФ («Порядок и сроки дознания»), предварительное расследование в форме дознания производится в порядке, установленном гл. 21, 22 и 24—29 УПК РФ с изъятиями, предусмотренными гл. 32 УПК РФ.

Следовательно, правила, установленные законодателем для производства предварительного следствия, также частично распространяются и на производство дознания в сокращенной форме. Однако при определении объема исключений из общего правила необходимо исходить из изъятий, установленных не только гл. 32.1 УПК РФ («Дознание в сокращенной форме»), но и гл. 32 УПК РФ («Дознание»)[1].

В ч. 6 ст. 226.9 УПК РФ законодателем установлен максимальный срок или размер наиболее строгого вида наказания, предусмотренного за совершенное преступное деяние, при постановлении обвинительного приговора по уголовному делу, дознание по которому производилось в сокращенной форме, который не может превышать «одну вторую максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания, предусмотренного за совершенное преступление».

По мнению Д. В. Осипова, «данная норма не позволяет обеспечить в полной мере принцип справедливости, содержащийся в ст. 6 УК РФ, а также достичь таких целей наказания, как исправление осужденного и предупреждение им новых преступлений»[2].

О. А. Науменко, проанализировав положения гл. 32.1 УПК РФ, констатирует «...отсутствие там реальных механизмов правообеспечения, так как дознание в сокращенной форме производится в порядке, установленном гл. 32 УПК РФ, но с изъятиями, предусмотренными гл. 32.1 УПК РФ. Законодатель лишь наделил правом подозреваемого, обвиняемого и потерпевшего заявить ходатайство о прекращении производства по уголовному делу в сокращенном порядке и о применении общего порядка уголовного судопроизводства на любом его этапе до удаления суда в совещательную комнату для постановления приговора. Однако этого не достаточно для эффективного обеспечения прав личности»[3]. По ее мнению, «усугубляется ситуация еще и тем, что дознаватель, расследуя уголовное дело в сокра-

[1] *Аминов Д. И. и др*. В. Особенности расследования и квалификации мошенничества при кредитовании юридических лиц // Российский следователь. 2016. № 22. С. 3—7.

[2] *Осипов Д. В.* О некоторых вопросах производства дознания в сокращенной форме // Пробелы в российском законодательстве. 2012. № 3. С. 194.

[3] *Науменко О. А.* Обеспечение прав личности при производстве дознания: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2014. С. 34.

щенной форме дознания, вправе не проверять доказательства, если они не были оспорены подозреваемым, его защитником, потерпевшим или его представителем и не допрашивать лиц, от которых в ходе проверки сообщения о преступлении были получены объяснения»[1].

Как уже отмечалось, сама необходимость производства дознания в форме, предусмотренной законодателем в гл. 32.1 УПК РФ, может быть вызвана необходимостью осуществления расследования в короткие сроки[2].

Решение о производстве дознания в сокращенной форме принимается лицом, производящим предварительное расследование, т.е. дознавателем.

Между тем дознавателю ничего не мешает провести дознание в порядке, предусмотренном гл. 32 УПК РФ, но в короткие сроки, и при этом он не будет процессуально зависим от возможного злоупотребления подозреваемым, обвиняемым своим правом на заявление ходатайства о прекращении производства дознания в сокращенной форме в случае принятия ранее решения о производстве такого дознания.

Более того, не совсем правильным будет считать производство дознания в сокращенной форме сокращенным по срокам производства предварительного расследования.

Срок производства дознания составляет 30 суток со дня возбуждения углового дела.

Срок производства дознания в сокращенной форме составляет 15 суток с момента вынесения постановления о производстве дознания в сокращенной форме, которое может быть вынесено не позднее 24 часов с момента поступления ходатайства о производстве дознания в сокращенной форме, и может быть продлен еще на 5 суток, но необходимо учитывать тот факт, что у подозреваемого имеется возможность заявить указанное ходатайство в срок не позднее 2 суток с момента разъяснения права на заявление такого ходатайства. Вышеуказанный момент совпадает по времени с первым допросом подозреваемого.

Исходя из вышеизложенного, срок дознания в сокращенной форме может достигать до 23 суток с момента первого допроса подозреваемого, а с момента возбуждения уголовного дела и принятия дознавателем его к своему производству и до первого допроса подозреваемого может пройти значительный период времени, не урегулированный законодателем. Как справедливо отмечает Ю. В. Францифоров, «...заявленное законодателем уменьшение срока производства дознания в сокращенной форме на практике не совсем соответствует действительности»[3].

---

[1] *Науменко О. А.* Обеспечение прав личности при производстве дознания: дис. … канд. юрид. наук. Краснодар, 2014. С. 34.

[2] *Борисов А. В.* Борьба с преступлениями, совершаемыми в сфере авторского права Вестник Московского университета МВД России. 2007. № 5. С. 105.

[3] *Францифоров Ю. В.* Обеспечение прав и законных интересов участников процесса при производстве дознания в сокращенной форме // Судебная власть и уголовный процесс. 2015. № 4. С. 149.

Важнейшими при производстве дознания по очевидным преступлениям на объектах транспорта являются проблемы доказывания[1].

Уголовно-процессуальный закон представляет собой четко сформированный кодифицированный акт, в структуре которого законодателем выделены общая часть, досудебное производство, судебное производство, а также другие части.

По мнению В. И. Шиян и Т. С. Суверневой, общую часть УПК РФ можно назвать философией уголовно-процессуального права[2]. Действительно, в этой части Кодекса сформулирован ряд общих, фундаментальных положений уголовного процесса. К таковым законодателем отнесены обстоятельства, подлежащие доказыванию, перечень возможных доказательств, особенности их хранения, которые указаны в гл. 10 общей части Кодекса. Можно с уверенностью говорить о том, что данные понятия относятся к основам уголовно-процессуального закона и подлежат применению во всех стадиях уголовного процесса.

В структуре гл. 32.1 Кодекса законодателем предусмотрена ст. 226.5, содержанием которой явились особенности доказывания при производстве дознания в сокращенной форме[3]. Согласно нормам данной статьи доказательства по уголовному делу собираются только лишь в объеме, «достаточном для установления события преступления, характера и размера причиненного им вреда, а также виновности лица в совершении преступления».

Между тем «нормами закона, регулирующими перечень обстоятельств, подлежащих доказыванию в уголовном судопроизводстве, установлен конкретный перечень таких обстоятельств»[4].

При производстве по уголовному делу подлежат доказыванию: событие преступления (время, место, способ и другие обстоятельства совершения преступления), виновность лица в совершении преступления, форма его вины и мотивы, обстоятельства, характеризующие личность обвиняемого, характер и размер вреда, причиненного преступлением, обстоятельства, исключающие преступность и наказуемость деяния, обстоятельства, смягчающие и отягчающие наказание, обстоятельства, которые могут по-

---

[1] *Борисов А. В.* Уголовно-правовые и криминологические меры противодействия преступлениям, нарушающим авторские, смежные, изобретательские и патентные права : монография. М., 2008. С. 98.

[2] *Суверневa Т. С., Шиян В. И.* Раскрытие и расследование преступлений коррупционной направленности. В сборнике: Противодействие преступлениям коррупционной направленности // Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной выдающемуся российскому ученому Николаю Сергеевичу Алексееву / под общ. ред. А. И. Бастрыкина. М., 2016. С. 532.

[3] *Андреев С. Ю. и др.* Уголовное право, криминалистика и криминология: теория и практика : монография / под ред. Л. А. Андреевой. Новосибирск, 2017. С. 87.

[4] *Кругликов А. П.* Дополнение УПК РФ новой главой о дознании в сокращенной форме и некоторые проблемы дифференциации уголовного судопроизводства // Российская юстиция. 2013. № 7. С. 45—49 // СПС КонсультантПлюс.

влечь за собой освобождение от уголовной ответственности и наказания, обстоятельства, подтверждающие, что имущество, подлежащее конфискации в соответствии со ст. 104.1 УК РФ, получено в результате совершения преступления или является доходами от этого имущества либо использовалось или предназначалось для использования в качестве орудия, оборудования или иного средства совершения преступления либо для финансирования терроризма, экстремистской деятельности (экстремизма), организованной группы, незаконного вооруженного формирования, преступного сообщества (преступной организации), а также подлежат выявлению обстоятельства, способствовавшие совершению преступления (ч. 1 ст. 73 УПК РФ)[1].

Напрашивается вывод, что при производстве дознания в сокращенной форме дознаватель не обязан устанавливать обстоятельства, подлежащие доказыванию в соответствии с общими положениями УПК РФ.

А. А. Алимирзаев по этому поводу задается вопросами: «Как в рамках упрощенной процедуры без ущерба для истины и справедливости могут устанавливаться факты и приниматься правомерные решения, отвечающие стандартам справедливого уголовного судопроизводства. Иными словами, что значат доказывание, доказательства, результат доказывания по уголовному делу в упрощенном порядке?»[2].

Перед дознавателем стоит дилемма: либо собирать доказательства только в объеме, указанном в специальной норме закона, регламентирующей особенности производства предварительного расследований в конкретной форме, либо собирать доказательства в том полном объеме, регламентированном общими положениями закона.

К. В. Колегай пишет: «уголовно-процессуальная форма дознания в сокращенной форме вступает в противоречие с онтологическими, гносеологическими и правовыми основами судопроизводства, теряет присущую судопроизводству качественную определенность»[3].

О. В. Мичурина и О. В. Химичева отмечают: «По уголовным делам, расследуемым в рамках дознания в сокращенной форме, обстоятельства, закрепленные в ст. 73 УПК РФ, должны доказываться в полном объеме. Эта точка зрения представляется нам оптимальной с позиций как уголовно-процессуального закона, так и потребностей практики. В ограничении предмета доказывания есть риск неполноты и односторонности расследования, что отражается на законности и обоснованности решения по уголовному делу. Эффект процессуальной экономии благодаря сокращению временных, материальных, интеллектуальных и иных затрат при подобном упрощении процессуальной формы, вступает в противоречие с объек-

---

[1] *Суденко В. Е.* Криминалистика. Пятигорск, 2008. С. 112.

[2] *Алимирзаев А. А.* Доказывание в сокращенных формах уголовного судопроизводства по делам публичного обвинения : дис. ... канд. юрид. наук. Махачкала, 2014. С. 18.

[3] *Колегай К. В.* Производство дознания в сокращенной форме // Историческая и социально-образовательная мысль. 2014. № 3 (25). С. 320.

тивным установлением обстоятельств преступления, а также обеспечением прав и законных интересов участников процесса, что совершенно недопустимо и не может быть ничем оправдано.

Что же касается пределов доказывания при производстве дознания в сокращенной форме, то от пределов доказывания в обычном режиме дознания их отличает глубина исследования каждого обстоятельства, а также такой объем доказательственного материала, который будет достаточен для того, чтобы все обстоятельства, подлежащие доказыванию, считать установленными»[1].

В свою очередь, А. В. Руновский считает, что «закладывается своего рода “бомба” под результат доказывания, проведенного по особым правилам, возможна произвольная оценка в суде материалов обвинения как негодных. При этом оппонент доказательств, полученных в непроцессуальной форме, может опираться на общие правила и принципы доказательственного права, закрепленные в УПК РФ, и потому сможет успешно оспаривать их и опровергать, ссылаясь на ст. 75 УПК РФ»[2].

Между тем А. А. Сумин считает, что «противоречий между нормами закона, изложенными в ст. 73 и 226.5 УПК РФ, не имеется». По его мнению, «процессуальная норма, изложенная в ч. 1 ст. 226.5 УПК РФ, касается только лишь объема доказательств, собираемых дознавателем по уголовному делу, но не того перечня, который установлен ст. 73 УПК РФ»[3].

На наш взгляд, противоречие все же имеет место быть, так как в случае применения ст. 73 УПК РФ, подлежат доказыванию обстоятельства, круг которых определен законодателем, а в случае применения ст. 226.5 УПК РФ доказательства собираются в определенном объеме, установленном законодателем.

Обязанность по доказыванию определенных обстоятельств, по собиранию доказательств в определенном объеме возложена законодателем на дознавателя, производящего предварительное расследование в сокращенной форме дознания, которому не так важно, как будут поименованы его действия, а большее значение имеет тот необходимый круг действий, которые дознаватель обязан совершить в ходе производства дознания в сокращенной форме по уголовному делу.

Важнейшим из институциональных признаков сокращенного дознания О. В. Качалова называет редукцию доказывания, складывающуюся, по ее мнению, из трех элементов: 1) сужение предмета доказывания; 2) редук-

---

[1] *Мичурина О. В., Химичева О. В.* Предмет и пределы доказывания при производстве дознания в сокращенной форме: замысел законодателя и практический результат // Российский следователь. 2016. № 5. С. 22.

[2] *Руновский А. В.* Дифференциация уголовно-процессуальных форм досудебного производства по делам публичного обвинения : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012. С. 187.

[3] *Сумин А. А.* Сокращенное дознание: мертворожденное дитя реформаторов уголовного процесса // Адвокат. 2013. № 10. С. 5—8 // СПС КонсультантПлюс.

ция обязанности доказывания; 3) сокращение процесса доказывания[1].

Суть упрощения доказывания в сокращенной форме дознания, по мнению А. А. Алимирзаева заключается «в таких ключевых моментах: (1) сокращение предмета доказывания, (2) появившаяся возможность не устанавливать повторно сведения, содержащиеся в материалах предварительной проверки, (3) наличие у дознавателя правомочий не проверять доказательства, не оспоренные подозреваемым, потерпевшим и их представителями (ст. 226.5 УПК РФ)»[2].

На наш взгляд, сокращение процесса доказывания выступает результатом сужения предмета доказывания и редукции обязанности доказывания. Выражается этот результат в упрощении формы собирания доказательств (к примеру, в соответствии с ч. 3 ст. 226.5 УПК РФ в качестве доказательств возможно использовать объяснения лиц, полученные в ходе проверки сообщения о преступлении, а также иные материалы проверки сообщения о преступлении, что позволяет не осуществлять повторные действия по установлению обстоятельств совершенного преступления уже после возбуждения уголовного дела); упрощения проверки доказательств (дознаватель вправе не проверять доказательства, если они не были оспорены подозреваемым, его защитником, потерпевшим или его представителем).

Такая модель доказывания полностью соответствует концепции «Дознания по очевидным преступлениям», поскольку применима только в случае бесконфликтной ситуации, при наличии признания обвиняемым своей вины, и согласия с этим всех участников уголовного судопроизводства. Признание своей вины в совершении преступления в условиях состязательного процесса означает фактическое прекращение спора о виновности. Отсутствие уголовно-правового спора по обвинению лица в совершении преступления делает ненужным доказывание и иных обстоятельств дела. Тем более что закон выводит за пределы процедуры сокращенного дознания решение вопросов, касающихся определения характера и размера причиненного преступлением вреда и возмещения этого вреда. В модель «Дознания по очевидным преступлениям» вполне вписываются способы получения доказательств, предусмотренные для дознания в сокращенной форме.

Важно отметить, что обязательным условием дознания по очевидным преступным деяниям, совершенным на объектах транспорта, объявляется получение согласия подозреваемого с правовой и фактической оценкой деяния. Предоставление льготы в виде уменьшения в половину размера наиболее строгого вида наказания (ч. 6 ст. 226.9 УПК РФ) указывает на договорной характер института сокращенного дознания. В число субъектов

[1] *Качалова О. В.* Ускоренное производство в российском уголовном процессе : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2016. С. 269—270.

[2] *Алимирзаев А. А.* Доказывание в сокращенных формах уголовного судопроизводства по делам публичного обвинения: дис. ... канд. юрид. наук. Махачкала, 2014. С. 150.

согласительной процедуры, в рамках которой вырабатывается решение о переходе на сокращенный режим производства по делу, с необходимостью должны входить представители обеих сторон: государственный орган уголовного преследования и сторона защиты. На наш взгляд, такой субъективный состав вполне логичен[1].

Таким образом, считаем вполне оправданным сужение предмета доказывания и обязанности доказывания при производстве дознания по очевидным преступлениям.

Дознание по очевидным преступлениям предусматривает дифференцированный объем обстоятельств, подлежащих доказыванию.

Сокращение процесса доказывания выступает результатом сужения предмета доказывания и редукции обязанности доказывания. Выражается этот результат в упрощении формы собирания доказательств.

**Литература**

1. Аминов, Д. И. Особенности расследования и квалификации мошенничества при кредитовании юридических лиц / Д. И. Аминов [и др.] // Российский следователь. — 2016. — № 22.

2. Андреев, С. Ю. Уголовное право, криминалистика и криминология: теория и практика : монография / С. Ю. Андреев [и др.] ; под ред. Л. А. Андреевой. — Новосибирск, 2017.

3. Борисов, А. В. Борьба с преступлениями, совершаемыми в сфере авторского права // Вестник Московского университета МВД России. — 2007. — № 5.

4. Борисов, А. В. Уголовно-правовые и криминологические меры противодействия преступлениям, нарушающим авторские, смежные, изобретательские и патентные права : монография. — М., 2008.

5. Долгов, А. М. О проблемных вопросах производства дознания в сокращенной форме (на примере ФССП России) // Общество: политика, экономика, право. — 2016. — № 5.

6. Кругликов, А. П. Дополнение УПК РФ новой главой о дознании в сокращенной форме и некоторые проблемы дифференциации уголовного судопроизводства // Российская юстиция. — 2013. — № 7. — С. 45—49 // СПС КонсультантПлюс.

7. Сувернева, Т. С. Раскрытие и расследование преступлений коррупционной направленности. В сборнике: Противодействие преступлениям коррупционной направленности / Т. С. Сувернева, В. И. Шиян // Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной выдающемуся российскому ученому Николаю Сергеевичу Алексееву / под общ. ред. А. И. Бастрыкина. — М., 2016.

8. Суденко, В. Е. Криминалистика. — Пятигорск, 2008.

9. Суденко, В. Е. Теория причинности в уголовном праве // Сервис plus. — 2010. — № 4.

[1] *Суденко В. Е.* Теория причинности в уголовном праве // Сервис plus. 2010. № 4. С. 28.

УДК 343.131

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

## ОБЪЕКТИВНАЯ ИСТИНА КАК ЦЕЛЬ УГОЛОВНОГО ПРОЦЕССА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

**Аннотация:** Рассматриваются понятие и содержание некоторых принципов уголовно-процессуального права, закрепленных в УПК РФ и отсутствующих в нем. Приводятся некоторые пробелы и упущения со стороны разработчиков УПК РФ, прежде всего, относительно отсутствия важнейшей цели уголовного судопроизводства — установления объективной истины по уголовному делу. Обращается внимание на пагубность отказа от достижения объективной истины при рассмотрении уголовных дел, что может привести к повторению деяний, по которым суд принимает решение на основе состязательности сторон. Особенно это опасно для случаев, связанных с транспортными предприятиями, массово перевозящими людей, поскольку может явиться прецедентом для повторения деяний, по которым не установлена объективная истина. Приводятся мнения отдельных авторов по тем или иным проблемам в понятии и содержании объективной истины и справедливости в уголовном процессе. Предлагаются отдельные проекты изменений и дополнений в их понятие и содержание.

**Ключевые слова:** принципы судопроизводства; назначение уголовного судопроизводства; задачи; цели; объективная истина; справедливость.

**© Sudenko V.E.**
— candidate of law, associate professor,
associate professor «Criminal law, criminal procedure
and criminalistics» of the Law Institute
Russian university of transport

## OBJECTIVE TRUTH AS THE GOAL OF THE CRIMINAL PROCESS

**Abstract.** Discusses the concept and content of some of the principles of criminal procedure enshrined in the code of criminal procedure and the missing in it. Are some gaps and omissions on the part of the developers, CCP, first of all, regarding the absence of the most important objectives of criminal justice

— establishing objective truth in a criminal case. Draws attention to the harmfulness of failure of achieving objective truth in criminal proceedings that could lead to the repetition of the acts by which the court decides on the basis of the adversarial system. This is especially dangerous for cases of transport companies, transporting people EN masse because it may be a precedent for the repetition of criminal acts. Opinions of separate authors on some problems in the concept and content of objective truth and fairness in the criminal process. Offers a separate draft amendments and additions to their concept and content.

**Keywords:** the principles of justice; criminal justice; objectives; goals; objective truth; justice.

Знание некоторых принципов возмещает незнание некоторых фактов.

*Клод Адриан Гельвеций*

В наше время в условиях общего признания значимости проблематики, связанной с принципами уголовного процесса, научный уровень их разработки пока не соответствует тому месту, которое занимают, а иногда должны занимать правовые принципы в системно-структурной организации отечественного уголовно-процессуального законодательства, той роли, для которой они предназначены при реализации норм Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее — УПК РФ).

В ст. 6—19 УПК РФ сформулированы и закреплены принципы данной отрасли права. Однако законодательные определения некоторых принципов уголовного процесса вряд ли соответствуют требованиям как основополагающих идей общественного правосознания, так и предмету уголовно-процессуального права, в том числе задачам и целям уголовного судопроизводства, его назначению, законности, справедливости как социальному субстрату уголовно-процессуального права, его регулятивным и охранительным функциям, о которых в уголовно-процессуальном законодательстве не говорится ничего.

Такое несоответствие и неполнота нормативных определений принципов уголовно-процессуального законодательства обусловлены недостаточно четким восприятием составителями УПК РФ содержания и структуры таких общесоциальных категорий, как «цель», «задачи», «социальная справедливость», «справедливость», недооценкой их роли в процессе формирования содержания этих принципов. Кроме того, разработчики не ввели в УПК РФ даже упоминания о независимости судей, что вызывало недоумение у граждан и справедливую критику со стороны ученых-процессуалистов.

В любой отрасли права в ее кодифицированном выражении, как правило, называются цели данной отрасли и задачи, посредством решения которых могут быть достигнуты указанные цели. В УПК РФ разработчики не

стали называть ни цели уголовного процесса, ни его задачи, применив вместо них словосочетание «назначение уголовного судопроизводства». Однако если вникнуть в содержание приведенного словосочетания, то оно никак не может подменить ни цели судопроизводства, ни задачи уголовного процесса (судопроизводства), поскольку данные понятия не совпадают по своему содержанию и предназначению.

В теоретических исследованиях ученых-процессуалистов в работах монографического и диссертационного характера уделяется большое внимание исследованию проблематики целей в уголовном процессе[1]. Однако недостаточное внимание законодателя к проблемам целей уголовного процесса, свидетельствует об отсутствии системного, комплексного подхода к уголовному процессу в целом. Включение в УПК РФ такого понятия, как «назначение уголовного судопроизводства», вместо целей и задач довольно серьезно осложнило разработку проблемы целеполагания уголовно-процессуальной деятельности. Уголовный процесс в соответствии с УПК РСФСР 1960 г. имел направленность на решение задач достижения определенных целей, хотя и не указывал на единую цель. В то же время действующий УПК РФ вместо задач и целей уголовного процесса ввел термин «назначение» уголовного судопроизводства, что привело к путанице в определении таких понятий, как «цели», «задачи», «назначение».

Когда мы говорим о понятии цели, относительно глубоко исследованного в философской и иной литературе, то понимаем под целью элемент сознательной деятельности человека, характеризующий мысленный результат своей деятельности и пути его достижения с помощью каких-либо определенных способов и средств. Целенаправленность деятельности означает расхождение между данной ситуацией и целью, когда преодоление такого несоответствия свидетельствует о достижении цели. Из материалистических представлений вытекает объективная обусловленность цели, на что указывал ныне не столь почитаемый вождь пролетариата В. И. Ленин: «…цели человека порождены объективным миром и предполагают его…»[2]. Приведенная формулировка актуальна и на сегодняшний день.

В целенаправленной деятельности цель является осмысленным отражением объективных потребностей, умственное «предвосхищение результата конкретной деятельности, сама же эта деятельность представляется сложным многошаговым процессом постановки главной, глобальной цели, подчиненных ей целей и задач низших уровней, выбора и оптимизации пути их достижения и собственно реализации поставленной цели пу-

[1] См., например: *Михайловская И. Б.* Цели функции и принципы российского уголовного судопроизводства. М., 2003; *Барабаш А. С.* Природа российского уголовного процесса, цели уголовно-процессуальной деятельности и их установление. М. : Юридический Центр Пресс, 2005; *Хашимов Р. А.* Категория «цель» в уголовном процессе : дис. … канд. юрид. наук. Челябинск : ЮУГУ, 2006; и др.

[2] *Ленин В. И.* Полн. собр. соч. 5-е изд. Т. 29. С. 171.

тем осуществления всего комплекса запланированных действий»[1]. Анализ главной цели приводит к постановке целей низших уровней и формализации задач, решение которых направлено на реализацию поставленных целей. При этом целеполагание представляет осознанный процесс анализа, постановки и реализации целей. Ошибки целеполагания, неправильное определение целей и задач, недостаточная их конкретизация может привести (и приводит) к достижению результата, далекого от исходно предполагавшихся целей, т.е. к побочному, нередко отрицательному эффекту. Подобное вполне возможно при определении неявной или формальной цели, без учета последствий, которые возникают от ее ошибочного понимания или ее реализации.

Таким образом, правильность определения целей и задач уголовного процесса важно для функционирования всей системы уголовного процесса, в том числе и уголовного судопроизводства. Правильное определение целей и задач уголовного процесса имеет важнейшее значение и для практической деятельности, как на стадии досудебного расследования уголовного дела, так и на стадии его судебного рассмотрения. В то же время законодатель не уделяет данной проблеме достойного внимания, что наглядно проявилось в принятом в 2001 г. УПК РФ, когда ситуация даже ухудшилась. Если в УПК РСФСР ст. 2 определяла задачи уголовного судопроизводства в виде «…быстрого и полного раскрытия преступлений…», то в УПК РФ необходимость быстрого и полного раскрытия преступлений и изобличения виновных полностью устранена[2]. Таким образом, УПК РФ 2001 г. не определяет ни целей уголовного процесса, ни его задач, ни важнейшей задачи уголовного процесса в виде полного и быстрого раскрытия преступлений в любой сфере общественной жизни, в том числе и в сфере транспортной инфраструктуры. Все это полностью проигнорировано законодателем (вернее разработчиками Кодекса). Вместо названных задач законодатель вводит неконкретное, многозначное понятие — «назначение уголовного судопроизводства».

Термин «назначение» имеет двойственное значение, во-первых, может означать *процесс* назначения кого-либо на какую-либо должность (назначить кого-то на должность…), во-вторых, может определять *предназначение* чего-либо, а применительно к рассматриваемой проблематике — уголовный процесс и уголовное судопроизводство предназначены для защиты прав, законных интересов физических и юридических лиц, потерпевших от преступлений, а также личности. Однако в представленном разработчиками и принятом высшим органом законодательной власти страны

[1] *Белкин А. Р.* УПК РФ: отменить нельзя поправить? Т. 1. Общая часть. 2-е изд. М. : Издательство Юрайт, 2017. С. 14.

[2] *Воскобитова Л. А.* Проблемы понимания назначения, целей и задач современного уголовно-процессуального и уголовного законодательства в процессе расследования преступлений: к 90-летию со дня рождения проф. И. М. Гуткина. Ч. 1. М. : Академия управления МВД России, 2009. С. 56—65.

УПК РФ нет даже намека на важнейшее предназначение уголовно-процессуального законодательства и, конечно же, уголовного судопроизводства, на цели этого нормативного правового акта — полное и быстрое раскрытие преступлений, поскольку только оно (раскрытие, расследование и судебное рассмотрение уголовного дела) будет защищать и отдельного человека, и юридических лиц, и все общество и государство.

По поводу сказанного профессор А. Ф. Волынский отмечает, что в назначении уголовного судопроизводства даже не упоминаются задачи расследования преступлений, на что еще в 1999 г. обращали внимание эксперты Совета Европы в своем отзыве на новый УПК РФ[1]. Некоторые весьма известные теоретики уголовного процесса включают в термин «назначение» самые различные понятия. По К. Ф. Гуценко, назначение уголовного судопроизводства заменяет понятие его задач[2]. Термин «назначение», примененный законодателем в ст. 6 УПК РФ, «включает в себя совокупность целей и задач, которые стоят перед уголовным процессом», считает Т. Н. Москалькова[3]. По А. Я. Сухареву, назначение уголовного судопроизводства — есть цель и принципы уголовного процесса[4]. А. П. Гуляев полагает, что назначение уголовного судопроизводства и есть принципы, цели и задачи уголовного процесса[5]. Назначение уголовного судопроизводства — это принцип уголовного процесса и сфера его (уголовного процесса) применения, определяемый посредством философских категорий целей и задач уголовного судопроизводства, считает Б. Т. Безлепкин[6].

Подводя итог рассмотрению понятия и содержания ст. 6 УПК РФ — Назначения уголовного судопроизводства, приведем слова В. А. Михайлова, отмечающего, что применяемый законодателем термин «назначение» определен видными отечественными правоведами в пяти разных его значениях — как цели, задачи, принципы, функции уголовного процесса, сфера применения уголовного процесса. Однако не ясно, какой реальный юридический смысл заложен законодателем в этот термин и в основанное на этом термине понятие «назначение уголовного судопроизводства». Он предлагает внести в ст. 5 УПК РФ дополнение с разъяснением юридического смысла «назначение» и определить понятие «назначение уголовного судопроизводства» или избегать этого слова и понятия, вернувшись к устоявшимся традиционным понятиям «цели», «задачи», «функции»,

---

[1] *Волынский А. Ф.* Организация раскрытия и расследования преступлений: понятие, содержание, состояние, меры совершенствования // Вестник Академии Следственного комитета РФ. 2014. № 1. С. 74—79.

[2] Уголовный процесс / под ред. К. Ф. Гуценко. М., 2004. С. 14.

[3] Комментарий к УПК РФ / отв. ред. И. Л. Петрухин. М., 2003. С. 24.

[4] Комментарий к УПК РФ / под ред. А. Я. Сухарева. М. : Норма, 2004. С. 39.

[5] Комментарий к УПК РФ / под ред. В. П. Верина, В. В. Мозякова. М. : Экзамен, 2004. С. 54—55.

[6] *Безлепкин Б. Т.* Комментарий к УПК ПФ: (постатейный). 13-изд. М. : Проспект, 2015. С. 14.

«принципы» уголовного процесса[1].

Далее, исходя из положений ч. 2 ст. 6 УПК РФ об уголовном преследовании и на основе принципа презумпции невиновности, закрепленного в ст. 14 УПК РФ, вряд ли можно осуществить уголовное преследование любого лица, поскольку оно считается невиновным до вступления обвинительного приговора суда в законную силу.

Мы придерживаемся мнения, высказанного профессором А. Р. Белкиным о внесении изменений в название и содержание ст. 6 УПК РФ, который предлагает ее следующую редакцию:

*«Статья 6. Назначение и цель уголовного судопроизводства.*

*1. Уголовное судопроизводство имеет своим назначением:*

*1) защиту прав и законных интересов лиц и организаций, потерпевших от преступлений;*

*2) защиту личности от незаконного и необоснованного подозрения, обвинения, осуждения, ограничения ее прав и свобод.*

*2. Общей целью уголовного судопроизводства является справедливое разрешение уголовно-процессуальных правоотношений.*

*3. Частные цели уголовного судопроизводства, преследуемые его участниками, и задачи, из этих целей вытекающие, не должны противоречить назначению и общей цели уголовного судопроизводства»*[2].

Обращаясь к определению целей уголовного процесса, отметим попытки ряда теоретиков их формализации в виде достижения объективной истины по уголовному делу. Дело в том, что и правоприменитель, и отдельные люди, и общество в целом крайне заинтересованы в ее установлении в уголовных делах, поскольку только через объективную истину могут быть защищены их права и интересы. Однако развитие в современном российском уголовном судопроизводстве состязательного начала приводит к значительному умалению и ограничению значения и роли объективной истины с одновременным игнорированием ее достижения. И это происходит на фоне утверждения того, что состязательность с разделением функций субъектов процесса должна всемерно способствовать поискам и установлению истины[3]. Кроме того, в последнее время появилась тенденция отрицания необходимости и возможности установления объективной истины, которая заменяется истиной формальной, что обосновывается невозможностью «достижения объективной истины по каждому уголовному делу»[4]. Как метко выразился М. А. Ларин, «единственное, чему может слу-

---

[1] *Михайлов В. А.* Цели уголовного судопроизводства // Публичное и частное право. 2011. № I (IX). С. 98—113.

[2] *Белкин А. Р.* УПК РФ: нужны ли перемены? М. : НОРМА ИНФРА-М., 2013. С. 27.

[3] См.: *Лупинская П. А.* Уголовно-процессуальное право Российской Федерации. М., 2000. С. 162; *Белкин А. Р.* Теория доказывания в уголовном судопроизводстве. М. : Норма, 2005. С. 20, 23 и др.

[4] *Макаркин А. И.* Состязательность на предварительном следствии : дис. … канд. юрид. наук. СПб., 2001.

жить отрицание принципа объективной истины, — это оправдание следственных и судебных ошибок»[1]. Данную позицию разделяют и другие авторы, поскольку отсутствие в УПК РФ термина «истина» фактически не соответствует целям уголовного судопроизводства[2].

В то же время имеются и те, кто возражает против установления истины как цели уголовного судопроизводства[3]. А некоторые пишут о различных видах истины — истина обвинения, истина защиты, истина правосудия, истина заблуждения[4]. Думается, что подобные «истины» вряд ли можно отнести к объективной истине в уголовном процессе, поскольку как нам кажется, это ложные истины, не имеющие ничего общего с тем, что называется объективной истиной, относящейся и к обвинению, и к защите, и к правосудию и т.д.

Считаем необходимым остановиться и на таком вопросе, как отсутствие в УПК РФ принципа справедливости, который мог бы стать основой при разработке целей уголовного процесса. В то же время в УПК РФ почти ничего не говорится ни о понятии справедливости, ни о ее роли в отправлении судопроизводства. Только ст. 297 УПК РФ бегло говорит о справедливости приговора. Формальное определение справедливости в свое время было приведено в ст. 383 УПК РФ, отмененной в 2010 г., а ее дословное содержание приведено в ч. 2 ст. 389.18 УПК РФ, принятой Федеральным законом от 29 декабря 2010 г. № 433-ФЗ, отменившим ст. 383 УПК РФ.

По нашему мнению, законодателю все же необходимо сформулировать в УПК РФ принцип справедливости, который является, можно сказать, принципом всех принципов, поскольку нарушение любого из них является нарушением справедливости в уголовном процессе. Принцип справедливости должен находиться в тесной связи с принципом законности, но не быть ему эквивалентным, поскольку каждому из них присущи свои особенности.

Важность наличия принципа справедливости в УПК РФ обусловлена тем, что из его определения должно вытекать и определение цели уголовного процесса, как справедливого разрешения уголовно-процессуальных правоотношений[5]. Концепция справедливости, опирающаяся на одноименный принцип уголовного процесса, сделает более понятным и открытым для общества уголовное судопроизводство. Кроме того, это позволит

---

[1] *Ларин А. М.* О принципах уголовного процесса и гарантиях прав личности в проекте УПК // Российская юстиция. 1997. № 9. С. 9.

[2] См.: *Орлов Ю. К.* Проблемы теории доказательств в уголовном процессе. М., 2009.

[3] См.: *Воскобитова Л. А.* Проблемы понимания назначения, целей и задач современного уголовно-процессуального и уголовного законодательства в процессе расследования преступлений: к 90-летию со дня рождения проф. И. М. Гуткина. Ч. 1. М. : Академия управления МВД России, 2009.

[4] *Антонов О. А.* Многозначность истины в уголовном процессе // Транспортное право и безопасности. 2016. № 5. С. 73—79.

[5] См.: *Белкин А. Р.* УПК РФ: нужны ли перемены? М. : НОРМА ИНФРА-М., 2013.

осуществить формулировку логически понятной системы частных целей и задач, стоящих перед отдельными стадиями уголовного судопроизводства и перед ним в целом.

Таковы относительно краткие рассуждения об объективной истине и справедливости, которые так и не стали принципами уголовного процесса, следовательно, и уголовного судопроизводства.

**Литература**

1. Антонов, О. А. Многозначность истины в уголовном процессе // Транспортное право и безопасности. — 2016. — № 5.

2. Барабаш, А. С. Природа российского уголовного процесса, цели уголовно-процессу-альной деятельности и их установление. — М. : Юридический Центр Пресс, 2005.

3. Безлепкин, Б. Т. Комментарий к УПК ПФ: (постатейный). — 13-изд. — М. : Проспект, 2015.

4. Белкин, А. Р. Теория доказывания в уголовном судопроизводстве. — М. : Норма, 2005.

5. Белкин, А. Р. УПК РФ: нужны ли перемены? — М. : НОРМА ИНФРА-М., 2013.

6. Белкин, А. Р. УПК РФ: отменить нельзя поправить? — Т. 1. Общая часть. — 2-е изд. — М. : Издательство Юрайт, 2017.

7. Волынский, А. Ф. Организация раскрытия и расследования преступлений: понятие, содержание, состояние, меры совершенствования // Вестник Академии Следственного комитета РФ. — 2014. — № 1.

8. Воскобитова, Л. А. Проблемы понимания назначения, целей и задач современного уголовно-процессуального и уголовного законодательства в процессе расследования преступлений: к 90-летию со дня рождения проф. И. М. Гуткина. — Ч. 1. — М. : Академия управления МВД России, 2009.

9. Ларин, А. М. О принципах уголовного процесса и гарантиях прав личности в проекте УПК // Российская юстиция. — 1997. — № 9.

10. Лупинская, П. А. Уголовно-процессуальное право Российской Федерации. — М., 2000.

11. Макаркин, А. И. Состязательность на предварительном следствии : дис. … канд. юрид. наук. — СПб., 2001.

12. Михайлов, В. А. Цели уголовного судопроизводства // Публичное и частное право. — 2011. — № I (IX).

13. Михайловская, И. Б. Цели функции и принципы российского уголовного судопроизводства. — М., 2003.

14. Орлов, Ю. К. Проблемы теории доказательств в уголовном процессе. — М., 2009.

15. Уголовный процесс / под ред. К. Ф. Гуценко. • М., 2004.

16. Хашимов, Р. А. Категория «цель» в уголовном процессе : дис. … канд. юрид. наук. — Челябинск : ЮУГУ, 2006.

# ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 341.9:368.86

**© Мальцев В. А.**
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Финансовое право и налогообложение»
Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

## ОСОБЕННОСТИ СТРАХОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ В СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ АМЕРИКИ

**Аннотация.** В статье рассматривается специфика системы правового регулирования страхования транспортных средств и гражданской ответственности владельцев транспортных средств в США. Исследованы общие и отличительные черты организации, принципов и регламентации указанных видов страхования. Раскрыты категории субъектов страхования. Дается краткая характеристика условиям договоров страхования транспортных средств и особенно гражданской ответственности их владельцев. Освещены дополнительные условия и специфические виды страхования, которые могут быть включены в стандартный договор страхования. Проанализированы особенности страхового законодательства штатов в отношении обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, а также различия в установлении пределов ответственности, размеров страховых тарифов и страховых взносов. Освещены особенности применения мер за нарушения законодательства об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств. По отдельным аспектам исследуемых видов страхования проведено сравнение с положениями российского страхового законодательства.

**Ключевые слова:** страхование; страхование гражданской ответственности; договор страхования; страховой полис; страховые премии; страховые тарифы; франшиза.

**© Maltsev V.**
— candidate of legal sciences, associate professor
of «Finance and taxation» Law institute
of the Russian university of transport

**FEATURES OF VEHICLE INSURANCE AND CIVIL LIABILITY OF THEIR OWNERS IN THE UNITED STATES**

**Abstract.** The article considers the specifics of legal regulation of insurance of means of transport and a civil liability of owners of vehicles in the United States. Studied common and distinctive features of the organization, principles and regulation of specified types of insurance. Disclosed categories of subjects of insurance. Provides a brief description of the terms of the contracts of insurance of vehicles and especially the civil liability of their owners. Lit additional conditions and specific types of insurance that can be included in a standard insurance contract. The article analyses the peculiarities of the insurance laws of States in respect of compulsory liability insurance of vehicle owners, as well as differences in limits of liability, the size of insurance tariffs and insurance premiums. The peculiarities of application of measures for violation of legislation on compulsory insurance of liability of owners of vehicles. Specific aspects of the investigated types of insurance were compared with the provisions of the Russian insurance legislation.

**Keywords:** insurance; liability insurance; insurance contract; insurance policy; insurance premiums; insurance rates; deductible.

Если российское законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств насчитывает чуть более 15 лет, то в Соединенных Штатах Америки в этой сфере накоплен почти полувековой опыт.

Страхование транспортных средств в Соединенных Штатах, как и в России и других странах, предназначено для покрытия риска финансовых обязательств или повреждения (потери) транспортного средства, с которым владелец может столкнуться, если его автомобиль участвовал в дорожно-транспортном происшествии, в результате чего владельцу, пассажирам или третьим лицам причинен имущественный или физический ущерб. Однако в отличие от России страхование как транспортных средств, так и обязательного страхования гражданской ответственности, в США не имеет строго государственного регулирования, а практически целиком регулируется законодательством штатов, а еще в большей степени — страховым компаниям. При этом в различных штатах существуют свои особенности страхового законодательства, свои страховые правила и способы возмещения ущерба. В то же время благодаря широкому применению форм и видов страхования, вызванных высокой конкуренцией и разнообразными предложениями страховых компаний, страхование является одной из наиболее развитых и прибыльных сфер предпринимательской деятельности. К тому же страхование не подпадает под действие антимонопольного законодательства. Это связано с тем, что американские граждане и страховые компании могут выбрать наиболее оптимальные виды и

условия страхования, которые не ограничиваются законом. В результате обеспечивается не только равенство страхователей и страховщиков, но и существенная выгода последних, а также заинтересованность в развитии страхования государства, поскольку широкое его применение позволяет также увеличивать поступления в бюджет в виде налогов от прибыли страховых организаций.

Сегодня обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств введено в 45 из 50 американских штатов. Хотя и в оставшихся пяти административно-территориальных единицах законодательство требует наличия хотя бы минимально возможной страховки. В то же время как правила страхования, так и тарифы на него, в зависимости от штата могут весьма существенно различаться. В подавляющем большинстве штатов обязательное страхование транспортного средства касается «*Liability Coverage*», т.е. собственно гражданской ответственности в случае причинения ущерба кому-либо. При этом в законодательстве о страховании гражданской ответственности штатов имеются отличия, касающиеся в основном установленных правил и максимальных сумм возмещения ущерба. Например, в штате Калифорния возмещение ущерба осуществляется только за счет страховки лица, виновного в инциденте, а в штате Аризона вина участников дорожно-транспортного происшествия не принимается во внимание, поскольку ущерб возмещается за счет собственной страховки каждого из потерпевших.

В то же время законодательство большинства штатов требует от владельца транспортного средства иметь минимальный уровень страховой ответственности. В штатах, которые не требуют от владельца транспортного средства осуществлять страхование автомобиля, страхование гражданской ответственность в той или иной степени присутствует. Например, в штате Вирджиния, где страхование гражданской ответственности не является обязательным, граждане обязаны платить в бюджет штата ежегодный взнос в размере 500 долл. за каждое транспортное средство. Однако ст. IV Конституции США обеспечивается защита прав граждан в каждом штате, в том числе когда гражданин перемещается в другой штат [1]. Это позволяет владельцам транспортных средств не задумываться о различиях в законодательстве штатов в отношении обязательного страхования гражданской ответственности, но при этом они должны учитывать отдельные нюансы страхового законодательства штатов.

Несмотря на определенные различия в законодательстве штатов об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств, в нем имеется много общих аспектов. Осуществляется обязательное страхование на основе договора владельца транспортного средства со страховой компанией, заключаемого в письменной форме. В него включаются различные положения, касающиеся определения страховых случаев, размера страховой суммы, страховой выплаты, страхового взноса, срока действия договора и другие условия. В соответствии с условиями договора

владелец автомобиля в США, как правило, платит страховщикам ежемесячную плату, называемую страховой премией. Размер страховой премии определяется множеством факторов, которые включают в себя: тип крытого транспортного средства; возраст и пол страхователя; история вождения; место, где в основном автомобиль находится, или место его хранения и некоторые другие. Большинство американских страховых компаний на основе этих факторов предлагают владельцам различные скидки при расчете страховой премии. Поэтому многие владельцы стараются воспользоваться ими, поскольку они могут достигать 50% от суммы страховой премии.

В США страхование автотранспорта, принадлежащего физическим лицам, является смешанным, т.е. имущественное страхование и страхование гражданской ответственности может осуществляться в одном пакете услуг по договору. Стандартный договор страхования включает страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства, страхование от несчастного случая, страхование автомобиля от ущерба, а также несколько дополнительных приложений. При этом страхователями являются лица, владеющие автомобилем или получившие его в лизинг, а также его супруга (или супруг), проживающая со страхователем не совместно. В связи с тем что в США отсутствует принятая в России система регистрации физических лиц по месту жительства, установить, действительно ли супруги проживают вместе, можно, например, опросив соседей или коллег по службе. В этом проявляется один из основополагающих принципов американского страхования: принцип взаимного доверия сторон. Застрахованными в США считаются помимо самого страхователя и его супруги также другие члены его семьи, к которым помимо супруги относятся родственники по крови, проживающие вместе со страхователем и его супругой и имеющие право на управление транспортным средством. К застрахованным лицам также могут относиться водитель, управляющий застрахованным автомобилем с разрешения страхователя. Причем, в отличие от России, для этого достаточно устного разрешения, которое в случае необходимости должно быть подтверждено [2].

Кроме стандартных условий договор страхования ответственности владельцев транспортных средств может включать и определенные дополнения. Так, в штате Нью-Йорк возможны некоторые дополнения к страховому полису, которые включают в себя, например, страхование ответственности перед супругом (супругой) или детьми за нанесение ущерба их здоровью в результате страхового случая, а также перед лицом, не состоящим в законном браке, но проживающим совместно с владельцем транспортного средства. В то же время страховой полис в последнем случае может быть выдан им как супругам. Оформлено это будет также в виде дополнительного приложения к страховому полису, однако потребует уплаты дополнительной страховой премии. Необходимо отметить, что за последнее время оформление страхового полиса или приложений к нему может производиться через

интернет-брокеров, которые предоставляют возможность их приобретения через сайты, такие как Quote.com и Walmart [3].

При заключении договора страховые компании выдают страхователям страховые карточки, которые рекомендуют хранить в автомобиле в случае дорожно-транспортного происшествия как страховой полис. Однако за последнее время в ряде штатов начали принимать законодательные акты, в которых введены положения о разрешении использования электронных версий страховок и которые должны быть признаны государственными органами.

Как правило, американское автомобильное страхование подразумевает покрытие ущерба при наступлении страхового случая на основе трех главных показателей:

1) размер максимального возмещения физического или морального ущерба на каждого пострадавшего;

2) общая сумма выплат всем участникам дорожно-транспортного происшествия;

3) сумма, идущая на возмещение непосредственно материального ущерба.

Обычно максимальные суммы установлены законом штата и записываются через дробные выражения. Например, такое соотношение в штате Мэн будет выглядеть как 50/100/25, т.е. составит соответственно по указанным показателям в суммах 50 000, 100 000 и 25 000 долл. В других штатах эти показатели могут быть как выше, так и ниже. Например, в округе Колумбия они составляют 25/50/10, еще ниже в штате Калифорния — 15/30/5. В результате чего имеются различия в размерах страховых выплат. Так, в штате Оклахома, максимальные ограничения по гражданской ответственности составляют 25 000, 50 000 и 25 000 долл. Однако если застрахованный водитель совершает дорожно-транспортное происшествие, в которое попадает другой автомобиль, полный людьми, и он также застрахован, то страховая компания осуществит выплаты по 25 000 долл. на одного человека в качестве возмещения физического вреда, но не превысит 50 000 для других людей, пострадавших в аварии, и также страховая компания не будет платить больше чем 25 000 долл. в качестве возмещения материального ущерба за ремонт транспортного средства, застрахованного на один удар. В штате Индиана лимит ответственности в отношении страховой суммы, выплачиваемой на возмещение материального ущерба, не превышает 10 000 долл. [4] Таким образом, можно констатировать, что в США проявляется тенденция к снижению, в первую очередь, максимальных пределов и сумм выплат на возмещение непосредственно полученного материального ущерба, что требует от страхователей более внимательно относиться к управлению своим автомобилем и соблюдению правил дорожного движения.

Однако следует отметить, что минимальный страховой пакет в состоянии компенсировать ущерб лишь частично. Поэтому американские стра-

ховые компании и их страховые агенты, как правило, предлагают страхователю целый ряд дополнительных видов страхования транспорта и гражданской ответственности, список которых может быть весьма обширен. Например, страхование автомобиля в штате Нью-Йорк помимо так называемого «базового» пакета может включать или исключать из страхового полиса некоторые категории лиц, разделить покрытия страхового случая отдельно на страхование жизни и страхование транспортного средства, либо же, наоборот, выбрать комбинированный вариант. Предоставляется возможность также осуществить такой вид, как медицинское страхование при аварии на сумму, превышающую минимальную, т.е. страхование машины от любых повреждений, независимо от их причин, в том числе от попытки кражи, при этом действие страховки может быть распространено не только на всю территорию США, но и на Канаду [5]. Также может быть предложен отдельный вид страхования от дорожно-транспортного происшествия (так называемый «*collision*»), или вид страховки, предусматривающей другие случае причинения ущерба, например, кражу, пожар, столкновение с животными («*comprehensive*»). Некоторые страховые компании предлагают страхование личных вещей, находящихся в автомобиле в период временного отсутствия его владельца.

Существуют в США и весьма специфические виды страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев, например, на тот случай, если человек взял машину в прокат и в результате дорожно-транспортного происшествия она потеряла способность приносить прибыль своим владельцам. Допускается также страхование получения самой разнообразной помощи на дорогах, а также страхование на случай приглашения опытного водителя из транспортной организации, допустим, для перевозки вещей на автомобиле их собственника или доставки автомобиля к определенному месту. С одной стороны, все это может показаться излишним, но необходимо учитывать, что многие американские граждане являются владельцами довольно дорогих автомобилей и, как правило, купленных в кредит, что предполагает устранение каких-либо случаев, когда причиненный ущерб не может быть возмещен. С другой стороны, необходимо учитывать менталитет американцев, которые склонны к различного рода судебным разбирательствам и тем самым могут доводить суммы вполне незначительного ущерба до крупных требований.

При этом необходимо учитывать, что в США оценку ущерба проводят сами страховые компании, результаты которого представляются соответствующим страхователям. Если при этом возникает разногласие, то, как правило, страхователь редко обращается к какому-либо независимому оценщику (как это часто делается в России), а подает жалобу непосредственно в суд. К тому же в США эвакуация пострадавшего автомобиля представляет собой отдельную оплачиваемую услугу, а транспортировка пострадавших лиц оплачивается страховщиком. Ремонт поврежденного

транспортного средства осуществляется по направлению страховщика, но при этом учитывается мнение страхователя в отношении станции технического обслуживания, на которой он будет производиться (удобство расположения, качество ремонта и т.п.). В то же время за страхователем остается право произвести ремонт на любой автостанции, предъявив позднее страховщику соответствующий сертификат проведенных работ и счет об оплате.

Страховые тарифы в США по обязательной части полиса зависят от возраста, семейного статуса и пола страхователя, от годового пробега автомобиля, от места его эксплуатации, от стажа водителя и его водительской характеристики, но не зависят от мощности двигателя автомобиля и его категории. Необходимо отметить, что если владелец проживает в спокойном и безопасном районе, это не увеличивает стоимость страховки. И напротив, если он проживает в оживленном месте, и с точки зрения эксплуатации автомобиля этот район повышает риск попадания в дорожно-транспортное происшествие (в основном крупные города, их центральные районы), то тарифы на страхование как самого транспортного средства, так и гражданской ответственности его владельца, могут быть значительно выше [6]. Например, разница между размером страховой премии владельцев однотипных транспортных средств и имеющих одинаковые другие показатели, проживающих в г. Нью-Йорке, но в районах Бруклина и Манхэттена составит почти 50%.

Законодательством штатов допускается применение при страховании транспортного средства и гражданской ответственности его владельца франшизы («*deductible*»). Она уменьшает стоимость страховки, если владелец принимаете решение, что в случае какой-либо аварии или иного страхового случая он частично будете возмещать причиненный ущерб. Размер франшизы устанавливается договором со страховщиком, но она не может быть менее 100 долл. Например, если размер франшизы составляет 1000 долл., то в случае аварии, которая причинит ущерб владельцу транспортного средства на сумму 5000 долл., возмещение будет выплачено в размере 4000 долл., а остальные 1000 должен заплатит сам страхователь. Но в случае, если произошло незначительное причинение ущерба по вине самого владельца (например, повреждение покраски при наезде на дорожный бордюр или ограждение) и ремонт автомобиля обошелся в 800 долл., обращаться в страховую компанию не нужно. Фактически франшиза по своей сути уменьшает общую стоимость страхового полиса, и чем она выше, тем меньше размер страховой выплаты. Однако в США использование франшизы в основном осуществляют владельцы недорогих или поддержанных транспортных средств.

В США каждый водитель имеет водительскую характеристику, в которой фиксируются все предыдущие нарушения, совершенные им. В штатах такую статистику осуществляют, как правило, Автомобильные управления (департаменты). Водительская характеристика также значительно

влияет на размер страховой премии. Если владелец не допустил или благодаря его действиям не произошли в течение определенного в договоре срока (как правило, шесть месяцев, год или более) страховые случаи, то страховщик при продлении (пролонгации) договора может существенно снизить размер страховой премии.

В то же время страховое законодательство штатов устанавливает строгие требования для владельцев транспортных средств в отношении страхования гражданской ответственности и соблюдения правил страхования. Они направлены, в первую очередь, не на увеличение количества санкций или размеров штрафов, а на обеспечение как владельцев транспортных средств, так и всех остальных граждан, т.е. как бы выступает элементом обеспечения транспортной безопасности. Например, в соответствии с законодательством штата Нью-Джерси вождение без надлежащего страхового покрытия определяется как предоставление государству ложной информации. Такое правонарушение наказывается либо штрафом в размере до 15 000 долл., либо лишением прав на управление автомобилем. В некоторых случаях, в том числе при повторном нарушении, указанные действия могут подпадать под обвинение в мошенничестве, которое может привести к тюремному заключению водителя. Также в штате Нью-Джерси гражданам в возрасте до 21 года запрещено использование сотовых телефонов во время вождения автомобиля. При этом каждый водитель должен иметь при себе полис страхования автотранспорта и гражданской ответственности. За несоблюдение этих правил налагается штраф в размере от 250 долл., у водителей такси или водителей, осуществляющих транспортные перевозки, может быть отобрана лицензия, а также применяется такая мера, как аннулирование регистрации автомобиля. За нарушение установленных требований, повлекших причинение значительного ущерба, к виновному водителю может быть применено и тюремное заключение. Аналогичные санкции применяются за несвоевременное прохождение технического осмотра автомобиля. Если срок действия технического осмотра истек, то к водителю может быть применен штраф на сумму от 100 до 200 долл., а также тюремное заключение сроком на один месяц [7].

За последнее время законодательство штатов направлено на ужесточение ответственности водителей за соблюдение требований обязательного страхования транспортных средств и поддержание безопасности на дорогах. Так, в соответствии с Законом штата Нью-Джерси об ответственности за халатность при управлении транспортным средством 2015 г. лицо признается виновным в неосторожном вождении, если управление транспортным средством осуществляется «…неосторожно и без должной осторожности и осмотрительности, так как ставит под угрозу или могут поставить под угрозу личность или собственность». Также законом устанавливается обязанность для водителя представлять доказательство страхового покрытия (страховой полис, договор) по запросу государственного органа, особенно после того как он попал в автомобильную аварию. Невыполне-

ние этого требования влечет за собой наказание в виде привлечения к общественным работам, отзыв лицензии на срок до одного года и штраф в размере до 1000 долл. Такая же ответственность применяется в случаях, если истек срок действия страховки автотранспортного средства (хотя бы на один день) или если из-за несвоевременной уплаты страховых взносов договор страхования прекращен.

Таким образом, при всех различиях в подходах к страхованию транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в США общим является приоритет принципа обязательности при допустимом осуществлении добровольного страхования указанных видов. При этом страховое законодательство направлено не только на защиту имущественных и личных интересов владельцев транспортных средств, но и на обеспечение безопасности на дорогах, а также на защиту других лиц и их имущества. К тому же в США значительно выше, чем в нашей стране, установлены пределы страховой ответственности за возмещение причиненного ущерба в результате совершения дорожно-транспортных происшествий, хотя они в полном объеме не всегда могут покрывать нанесенные владельцам транспортного средства убытки. Однако все же использование американской законодательной системы страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в отдельных ее аспектах может быть применено в законодательстве РФ.

**Литература**

1. The Constitution of the United States, adopted September 17, 1787 at the constitutional Convention in Philadelphia. National Archives: The Creation of the U.S. Constitution https://www.archives.gov/founding-docs.

2. Маренков, Н. Л. Страховое дело / Н. Л. Маренков, Н. Н. Косаренко. — Ростов н/Д : Феникс, 2003.

3. Bronson, C. Is online auto insurance shopping on the way out? / C. Bronson // Insurance Business America. — 2015. — Retrieved 21 January.

4. Auto Damages/Injuries from Uninsured Motorists in Indiana. Indiana Department of Administration. — 2012. — Retrieved 29 December.

5. Катаргин С. Н. Сколько стоит страховка в России и США? // https://rb.ru/opinion (4.09.2017г.).

6. Jump up «California's Vehicle Financial Responsibility and Suspension Laws». California Department of Motor Vehicles. — 2012. — Retrieved 29 December.

7. URL: http://www.rawle.com/reports-articles/new-jersey-state-law-summary.

УДК 339.92

**© Харламова Ю. А.**
— доктор политических наук, доцент,
профессор кафедры «Транспортное право
и административное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

# СОЗДАНИЕ ОБЩЕСТВА БЕЗОПАСНОСТИ И КИТАЙСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

**Аннотация.** В статье дается анализ китайской концепции Нового Шелкового пути в контексте попытки создания общества безопасного взаимодействия через систему транспортного взаимовыгодного сотрудничества. Проводится попытка осмысления внешнеполитических и внешнеэкономических амбиций современного Китая.

**Ключевые слова:** Новый Шелковый путь; экономический пояс; безопасное сотрудничество.

**© Kharlamova Y.**
— doctor of political sciences,
associate professor, the department
«Transport law and administrative law»
Legal institute Russian university of transport

# THE CREATION OF A SECURITY SOCIETY AND THE CHINESE CONCEPT OF THE NEW SILK ROAD

**Abstract:** The article analyzes the Chinese concept of the New Silk Road in the context of an attempt to create a society for safe interaction through a system of mutually beneficial cooperation. An attempt is made to understand foreign policy and foreign economic ambitions of modern China.

**Keywords:** New Silk Road; economic belt; safe cooperation.

Концепцию создания экономического пояса Нового Шелкового пути и морского Шелкового пути впервые выдвинул китайский лидер Си Цзиньпин в 2013 г. И сейчас этот глобальный проект связывают исключительно с личностью китайского руководителя Си Цзиньпина. Инициатива была нацелена на развитие более тесного и взаимовыгодного сотрудничества между странами Азии, Европы и Африки. В программе, выдвинутой Си Цзиньпином — нынешним председателем КНР, который сменил на этом

посту Ху Цзиньтао — по-прежнему отдается приоритет экономическому развитию. Однако нынешнюю политическую элиту КНР, так же как и прошлую, отличает сильное стремление к сокрытию своих долгосрочных целей и задач, что связано с китайской ментальностью, которая формировалась тысячелетия. В связи этим вполне адекватным будет заявить о современном Китае как отдельной мир-системе (если воспользоваться терминологией И. Валлерстайна) и цивилизации с богатой тысячелетней историей.

Выступая в Астане и представляя свои идеи, китайский лидер сформулировал программу действий из пяти пунктов: 1) усиление координации государств региона в политической области; 2) интенсификация строительства единой дорожной сети; 3) развитие торговли путем ликвидации торговых барьеров, снижения издержек торговли и инвестиций, повышения скорости и качества экономических операций в регионе; 4) увеличение валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах; 5) усиление роли народной дипломатии, расширение прямых связей между народами стран региона.

В свое время в формировании Великого Шелкового пути как сквозной трансъевразийской магистрали решающую роль сыграл также древнекитайский чиновник Чжан Цянь. В 138 г. до н.э. он отправился с опасной дипломатической миссией к кочевникам из племени юэчжей, чтобы убедить их стать союзниками китайской империи Хань в борьбе с кочевниками сюнну, нападавшими на империю с севера. Чжан Цянь стал первым китайцем, который побывал в Средней Азии — в Согдиане и Бактрии (на территориях современного Узбекистана, Таджикистана и Афганистана). Там он узнал, каким огромным спросом пользуются китайские товары, и увидел много вещей, о которых китайцы не имели представления. Вернувшись в Китай в 126 до н.э., он представил императору доклад о выгодах прямой торговли между Китаем и государствами Средней Азии. Так что идея Нового Шелкового пути не нова и пришла к нам из глубины веков.

Современный руководитель Китая Си Цзиньпин представляет пятое поколение руководителей КНР, которое, как известно, во главе с ним успешно пришло к власти на XVIII съезде КПК (Коммунистической партии Китая, 2012 г.) и сессии ВСНП (Всекитайского собрания народных представителей, 2013 г.). В ходе XVIII съезда КПК произошла также большая кадровая замена высшей власти в Китае. Более 60% из 370 членов Центрального комитета лишились своих постов.

Китайские правящие элиты знакомы с опытом правления нескольких тысячелетий. Они исторически формализованы, поэтому несмотря на наличие у ее нынешних представителей коммунистических корней, они, по сути, являются наследниками старой императорской правящей элиты с присущими ей чертами восточной деспотии и конфуцианской философии. Согласимся, что оплодотворившее Китай конфуцианское социально-этическое учение со временем приобрело универсальное значение и при-

дало китайской государственной конструкции уникальную стабильность. Сохранению социальной устойчивости способствуют факторы культурного наследия, такие как дисциплинированность и организованность китайцев, высоко ценящих моральные заповеди конфуцианства, присущее им чувство долга, умение неустанно трудиться, сохранять тысячелетнюю культуру труда и традиционные формы досуга, почтение к традициям и старшим, умение довольствоваться малым и при постоянном стремлении к повышению социального статуса и к состязательности.

Важно также отметить, что у китайской элиты нет такой внутренней сложности, как у западной. Согласимся, что она развивалась в относительно однородной, одноплоскостной имперской среде. «Китай — империя, а не система государств, и не случайно с китайской точки зрения вся история Запада — это сплошной хаос» [2, с. 293]. Политика в западном понимании этого слова чужда китайской культуре, поскольку государство в Китае всегда было институтом больше этическим, чем политическим.

Китайская цивилизация является одной из древнейших, насчитывающей почти пять тысячелетий, вследствие чего политическая культура в Китае сложилась давно и носит целостный характер. Несмотря на то что на протяжении всей своей долгой истории Китай часто захватывали иноземцы, привнося свои устои, особенностью китайской цивилизации всегда было то, что каждый раз она ассимилировала покорившие ее народы.

Следует подчеркнуть, что богатство истории, а вернее историческая память о великих достижениях прошлого на уровне общественного и индивидуального сознания (не случайно «брендом» правления Си Цзиньпина стала идея «великого возрождения китайской нации» или «китайская мечта»), выступает мощным консолидирующим фактором, а также формой психологической защиты и идентификации социума [1, с. 230].

В возрождении Нового Шелкового пути особое место занимает регион Центральной Азии. Этот участок Евразии является важным пересечением маршрутов и миграций различных народов. В геополитической картине мира это есть тот самый маккиндеровский Хартленд, сердцевина мира, сердце Евразии, там, где сходятся вечные интересы «хозяев мировой игры», термин, так удачно предложенный русским писателем О. Маркеевым. Ее важнейшая роль обусловлена также промежуточным положением между Хартландом и Римландом — ареалами перманентного геополитического противоборства мировых держав.

С геоисторической позиции — это маршрут Великого Шелкового пути, центр великих исторических государственных мутаций. Именно Великий Шелковый путь предопределил на многие столетия характер расселения и отношения в республиках нынешней Центральной Азии. Во время переломных эпох именно в середине Евразии появился Чингисхан, оттуда же пошла Орда. Импульсы истории ойкумены исходили из Центральной Азии: нашествия индоевропейцев, гуннов, тюрков, монголов меняли исторический ландшафт. Можно с полной уверенностью утверждать о создании

здесь сложной гео-социо-культурно-политической тектоники регионального развития.

Особым этапом в рамках возрождения Нового Шелкового пути можно считать март 2015 г., когда был принят важный правительственный документ — Концепция и план действий по совместному строительству экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века. Его подготовкой занимался Государственный комитет по делам развития и реформ КНР, а также два министерства — иностранных дел и коммерции. По своей сути, документ — это рамочная «дорожная карта», которая подробно структурирована по базовым характеристикам — географии, целям и задачам, принципам, направлениям и механизмам реализации.

Концепция уточнила внутренний и внешний географический охват нового Шелкового пути, дав представление о пространственном масштабе проекта. Согласно документу «сухопутный пояс», начинаясь в Китае и пролегая по территории Азии, Европы и Африки, включает три главных направления — через Центральную Азию в Россию и Европу (Балтию); через Центральную Азию, Западную Азию в страны Персидского залива и Средиземноморья; в Юго-Восточную и Южную Азию и Индийский океан. Морской путь, стартуя от берегов Китая, имеет два главных маршрута — через Южно-Китайское море и индийский океан в Европу; через Южно-Китайское море в южную часть Тихого океана. При такой постановке вопроса непосредственная «Шелковая зона» существенно расширяется. В 2015 г. многочисленные китайские эксперты вели речь уже о 65 странах с населением 4,4 млрд человек.

В Концепции подчеркнут определяющий статус «политической координации», которая названа важной гарантией реализации проекта Нового Шелкового пути. Совершенно очевидно, что это обещает высокую степень активности китайского руководства, которое, укрепляя с десятками отнесенных к проекту стран межправительственные контакты, намерено придавать им разнообразный и многоплановый характер. Не случайно более активный «выход КНР вовне» авторитетные китайские эксперты называют «принципиальной составной частью проекта».

Совершенно точно и определенно можно говорить о том, что долгосрочные цели развития КНР будут достижимыми лишь в том случае, если страна сумеет обеспечить себе расширенный и устойчивый доступ к мировой торговле, к зарубежным ресурсам и энергоносителям. Китай не скрывает намерения интегрировать регион Большой Центральной Азии в сферу своего влияния, но и не слишком распространяется на этот счет. В данном случае необходимо четко видеть и понимать одно — это вероятные последствия не афишируемых, но довольно значительных инвестиций в региональную инфраструктуру в сочетании с расширением политического сотрудничества со странами региона.

Китайская правящая элита практически закрыта для всего остального мира, нет персонификации ее представителей, но она усиливается с каж-

дым годом, и сегодня с ней вынуждены считаться ведущие мировые элиты. Китай все активнее участвует в международной политике, и глобальное доминирование Китая в мире не кажется чем-то сверхъестественным. На международной арене Китай все чаще предъявляет претензии на спорные территории, подкрепляя эти притязания военной силой, а также использует в этих целях экономические инструменты, в том числе угрозы сокращения и полного прекращения торговли некоторыми видами товаров.

По мнению известного русского историка и аналитика А. И. Фурсова, нынешнее противостояние элиты китайской (восточно-азиатской) и западной, организованной в клубы, ложи и сетевые структуры (прежде всего ее англо-американо-еврейского ядра) — интереснейший и доселе невиданный процесс. Западная верхушка впервые столкнулась с противником, который хотя и представляет незападную цивилизацию, является глобальным игроком; до сих пор глобальным игроком был только капиталистический Запад, опиравшийся в своей экспансии на геокультуру Просвещения [2, с. 290].

Приглашая многие государства присоединиться к экономическому поясу Нового Шелкового пути, китайские власти, по сути, предложили всем шанс «поехать на поезде Китая», тем более что на данном этапе проделана огромная работа с его стороны, которая позволяет сделать жизнеспособным принцип «жун» для современной китайской дипломатии. Смысл его сводится к следующему — великодушно благоволить из положения старшего. Реальным же помощником в этом непростом деле представляется система транспортного взаимовыгодного сотрудничества.

**Литература**

1. Корсун, В. А. Социальный протест «с китайской спецификой»: смена вектора // Вестник МГИМО Университета. Политические науки. — № 4 (43). — 2015.

2. Фурсов, А. Вперед, к победе! Русский успех в ретроспективе и перспективе. («Коллекция Изборского клуба»). — М. : Изборский клуб, Книжный мир, 2014.

# ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА РОССИИ

УДК 656.2:94(07)

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

## РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX СТОЛЕТИЯ

**Аннотация.** В статье рассматривается развитие железнодорожного законодательства, от первых правовых актов, которыми служили уставы дорог и двухсторонние договора, опирающиеся на нормы гражданского права, до складывания специального железнодорожного законодательства, направленного на регулирование правоотношений железных дорог между собой и с пассажирами. Показано развитие законодательного регулирования в железнодорожном деле за рубежом. Основное внимание уделено временным правилам Министерства путей сообщения по перевозки пассажиров, товаров и прочих предметов, разработанных для Харьково-Николаевской дороге и распространенных на другие линии.

**Ключевые слова:** история; транспорт; законодательство; безопасность движения; временные правила.

**© Petrov Yu.**
— candidate of historical sciences, associate professor,
professor of «The customs law and customs affairs»
Law institute of the Russian university of transport (MIIT)

## THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN LEGISLATION ON RAIL TRANSPORT IN THE SECOND HALF OF THE NINETEENTH CENTURY

**Abstract.** The article discusses the development of railway legislation the first legal acts that served as the charters of the roads and the bilateral contract based on civil law, before folding special railway legislation aimed at regulating the relations of Railways among themselves and with passengers. Shows the development of regulations in the railway business abroad. The main attention

is paid to the provisional regulations of the Ministry of Railways for the carriage of passengers, goods and other items designed to Kharkov-Nikolaev road and common on other lines.

**Keywords:** history; transport; legislation; traffic safety; temporary rules.

До середины 1870-х гг. в России не было специального железнодорожного законодательства, которое регулировало бы правоотношения железных дорог с пассажирами, а также между отдельными дорогами. Правительство делало шаги в этом направлении, так в 1870 г. был разработан проект Положения об эксплуатации паровозных дорог, но длительное обсуждение его в правительственных комиссиях и на общем съезде железных дорог[1] так и не привело к его принятию. Железнодорожная администрация руководствовалась немногими правовыми актами, изданными еще во время эксплуатации только одной казенной Николаевской дороги, которые не предусматривали никаких обязанностей, прав и ответственности, как отдельных лиц, так и учреждений[2]. С годами отсутствие единой тарифной системы, нерациональное использование подвижного состава, ухудшали финансовое положение отдельных дорог — все это убеждало правительство в необходимости изменения методов управления железнодорожным транспортом России[3].

К середине 1870-х гг. в России насчитывалось 53 железные дороги, в основном частные, правовые отношения которых между собой и государством регулировались уставами и двухсторонними договорами. В отдельных случаях это регулирование осуществлялось административными распоряжениями Министерства путей сообщения, учрежденного в 1865 г. Главным недостатком большинства уставов, утвержденных до 1865 г., было отсутствие в них грамотно прописанных обязанностей и ответственности железнодорожных компаний перед правительством, при этом обязательства правительства были сформулированы довольно четко. С 1865 г. правительство стало предпринимать попытки исправить имевшиеся погрешности в редакции соответствующих уставов. Однако до конца 1868 г. в этом направлении сделано было немного[4].

Взаимоотношения железных дорог с пассажирами в основном регулировались нормами общегражданского законодательства и определялись

[1] С первых дней появления частных железных дорог между ними началась конкурентная борьба. Для придания ей цивилизованных форм и выработки компромиссов зародилась практика периодического проведения общих съездов представителей железных дорог.

[2] *Скальковский К. А.* Наши государственные и общественные деятели. СПб., 1891. С. 93.

[3] *Погребинский А. П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60—90 гг. XIX века) // Исторические записки. Т. 47. М., 1954. С. 166.

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

правилами, издаваемыми каждой дорогой самостоятельно, а в прямом сообщении — конвенциями и договорами между его участниками. А. И. Чупров[1], анализируя состояние железнодорожного законодательства, отмечал, что «отношения, возникающие между железными дорогами и публикой, по их сложности и разнообразию трудно укладываются в формальные рамки общего Гражданского кодекса. Железной дороге ежедневно приходится совершать тысячи сделок и притом совершать их, по самим техническим условиям перевозки, с чрезвычайной быстротой, так сказать, на лету. Понятно, что когда в полчаса нужно выдать несколько сотен пассажирских билетов или принять несколько тысяч пудов клади, нет возможности обставить каждую сделку теми формальностями, которыми в других сферах юридической жизни закон ограждает интересы договаривающихся сторон. При невозможности заключить с каждым пользующимся дорогой особый договор по необходимости приходится прибегнуть к общим правилам, раз и навсегда устанавливающим права и обязанности обеих сторон»[2].

Однако поскольку такие правила диктовались одной железной дорогой, то трудно было ожидать в них полного беспристрастия. В России, как впрочем, и во многих других странах, на первых порах действительность не вполне оправдала возлагавшиеся на железные дороги надежды. Это стало результатом того, что по новизне дела не смогли организовать сооружение и эксплуатацию железных линий по правилам, исключающим чье-либо доминирование[3]. Железные дороги в своих регионах пользовались неограниченной монополией на перевозки и таким образом имели возможность принудить всех подчиниться каждому их предписанию. Учитывая то, что железным дорогам государство вверяло безопасность и жизнь миллионов пассажиров, и что в их руках находилась судьба значительной доли имущественного обмена страны, у многих вызывало недоумение, каким образом столь существенные государственные интересы длительное время обходились без законодательного регулирования[4].

За рубежом длительное время отсутствовало законодательное регулирование в железнодорожном деле. Принимались попытки восполнить этот пробел через вмешательство общественной власти, путем закона. В Англии, где эта идея была долгое время чужда народному сознания, в 1872 г.

---

[1] Чупров Александр Иванович — известнейших общественных и научных деятелей XIX в., профессор Московского университета, основатель экономики железнодорожного транспорта в России.

[2] Цит. по: *Чупров А. И.* О необходимости законодательного регулирования условий железнодорожной перевозки // Избранные работы по экономике. М., 2017. С. 282.

[3] *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. С. 392—393.

[4] *Чупров А. И.* О необходимости законодательного регулирования условий железнодорожной перевозки // Избранные работы по экономике. М., 2017. С. 282.

парламентская комиссия по этому поводу высказалась так: «выставив со всей яркостью недостижимость конкуренции и противоречие интересов публики с интересами железнодорожных компаний, комиссия приходит к непопулярному в Англии выводу, что единственный путь согласить интересы страны с существованием железнодорожных монополий мог бы заключаться в регулировании провозных плат путем закона». В Соединенных Штатах в 1870-е гг. конгресс также обратил внимание на железнодорожное дело и назначил комиссию с целью исследовать положения дорог и каналов. В отчете эта комиссия пришла к заключению, что «железнодорожное движение должно быть регулировано и контролировано законом». Немецкий парламент, долгое время державшийся теории невмешательства, вынужден был заявить, что «устранение существующих злоупотреблений нельзя ожидать от самих железных дорог; что только само государство может принять нужные для этого меры» В Австрии слияние железнодорожных компаний вызвало многочисленные петиции торговых палат с требованием или устранить слияние дорог, или регулировать тарифы путем закона[1].

К началу 1870-х гг. в России также пришло понимание необходимости создания специального транспортного законодательства. Руководство железнодорожных ведомств стало осознавать, что правоотношения на железнодорожном транспорте не могут полностью регулироваться только нормами гражданского права. К тому же в 1875 г. судами были вынесены два решения, которые не признали юридической обязательностью железнодорожные правила, поскольку последние противоречили общим нормам гражданского законодательства[2]. Однако и Гражданский кодекс не содержал многого, что было связано с правоотношениями на железных дорогах, это-то и ощутило управление дорогами и осознало необходимость получить более твердое основание для своей деятельности в качестве норм транспортного права, сосредоточенных в правовых актах железнодорожного законодательства.

В 1875 г. предстоял общий съезд железных дорог, к нему были подготовлены Правила и условия перевозки грузов по русским железным дорогам, состоящим между собою в прямом сообщении[3]. Кроме того, в это же время Министерство путей сообщения утвердило временные правила перевозки пассажиров, товаров и прочих предметов по Харьково-Николаевской дороге, которые предполагалось применять и на других до-

[1] *Чупров А. И.* Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. М., 1875. С. 295—296.

[2] *Чупров А. И.* О необходимости законодательного регулирования условий железнодорожной перевозки // Избранные работы по экономике. М., 2017. С. 282.

[3] Прямое сообщение — вид грузовых и пассажирских перевозок, при котором пробег осуществляется по двум или нескольким дорогам.

рогах[1].

Правовое регулирование, устанавливаемое этими временными правилами, в большинстве случаев узаконило уже имеющуюся практику, но вместе с тем в них были и некоторые новации. Например, в главе о перевозке пассажиров значительно была снижена материальная ответственность пассажира при безбилетном проезде. Обычно в таких случаях с пассажира взыскивалась двойная плата за все расстояние от начальной станции движения поезда до станции, на которой был обнаружен безбилетник. Было очевидно, что с учетом существовавшего порядка контроля на железных дорогах за наличием проездных билетов у пассажиров такое материальное наказание выглядело несправедливым. Билеты во время движения проверялись у всех пассажиров несколько раз и если безбилетного гражданина обнаружили только в конце маршрута, было понятно, что раньше его на поезде и не было. Справедливость требовала взимать двойную плату с безбилетного пассажира от той станции, где производилась последняя проверка билетов, до той, где был обнаружен безбилетник. Новые правила даже еще более облегчили положение пассажиров, установив взыскание двойной платы только за расстояние между станцией, на которой было выявлено отсутствие билета, до следующей за ней станцией. С разрешения начальника станции Правила допускали перевозку комнатных птиц и животных (в том числе и собак) в общих пассажирских вагонах, что прежде категорически запрещалось.

Во временных правилах были детально регламентированы действия администрации в случаях нарушения порядка пассажирами на станциях и в пути следования. Разработка таких правил особенно была необходима, поскольку постоянно имели место случаи бесчинств в вагонах. Однако привлечение к уголовной ответственности за такого рода проступки крайне редко применялась на практике. Причиной тому были процессуальные действия, из-за которых пассажир готов был лучше стерпеть нанесенные обиды от своего соседа, чем останавливаться в пути для составления акта и в дальнейшем являться для разбирательства в правоохранительный орган. Новые правила установили такой порядок составления актов и последующих процессуальных действий, который сузил пространство для всякого рода случайностей и произвола[2].

Не менее важным в регулировании правоотношений на железных дорогах явилось установление более четких правил, связанных с перевозкой грузов, поскольку эти отношения были источником многочисленных взаимных претензий между товароотправителями и железными дорогами. Полезным здесь должен был стать уже приобретенный продолжительный опыт эксплуатации российских дорог и дорог за границей, дающий много

[1] См. *Чупров А. И.* О необходимости законодательного регулирования условий железнодорожной перевозки // Избранные работы по экономике. М., 2017. С. 282.
[2] Там же. С. 283.

отправных точек для законодательной работы в этом направлении. Временные правила сослужили хорошую службу, введя некоторое однообразие в условия перевозки и установив определенную ответственность за их нарушение. Ответственность железной дороги стала наступать во всех случаях, когда она не могла доказать своей невиновности, а не тогда только, когда отправитель доказывал ее вину. Таким образом тяжесть доказательства возлагается на железную дорогу, а не на грузоотправителя. Безусловно, новые правила не устраняли все недостатки, неясности, не всегда ограждали законные интересы населения, но эти недостатки вполне были поправимы в процессе практической деятельности[1].

Иначе выглядел проект Правил и условий перевозки грузов по русским железным дорогам, состоящим между собою в прямом товарном сообщении, который подлежал рассмотрению на предстоящем общем железнодорожном съезде. «Прежде всего, — отмечал А. И. Чупров, — в нем нельзя не заметить некоторой небрежности составления, вследствие которой допущено много неясностей и даже иногда явных недосмотров, а что главное — в проекте повсюду проглядывается одностороннее предпочтение выгод железных дорог интересам отправителей»[2].

Особенно резко подтверждалось высказанное суждение Чупрова в ряде параграфов Правил, приведенных ниже. В частности в параграфе 5 проекта к числу опасных предметов, перевозка которых должна была производиться с особыми мерами предосторожности, наряду с порохом, фосфором, зажигательными снарядами и пр., были отнесены жирные масла, шерсть, лен, пенька, пакля, тряпки и подобные предметы, если они пропитаны жиром. Странность такого соседства невольно бросалась в глаза. Действительно так называемая грязная шерсть всегда бывала пропитана животным жиром, и следовательно, в соответствии с проектом ее перевозка должна была осуществляться на тех же условиях, что и пороха. Но лен и пенька никогда намеренно не пропитывались жиром, но даже если бы в каком-либо исключительном случае это и произошло, то ставить их, равно как и жирные масла, по условиям перевозки наряду с другими опасными веществами представлялось нецелесообразным и противным не только интересам отправителей, но и самих железных дорог.

В соответствии с параграфом 48 проекта получатель был обязан забрать со станции назначения прибывшую туда кладь малой скоростью в течение 48 часов с момента прибытия, а в случае нарушения указанного срока подвергался штрафу. Однако в соответствии с параграфом 54 проекта железной дороге разрешалось начинать выдачу товаров не раньше как через 48 часов по их прибытию, так что железная дорога, начав выдачу не раньше двух суток по прибытии поезда, могла на основании проекта тре-

[1] *Чупров А. И.* О необходимости законодательного регулирования условий железнодорожной перевозки // Избранные работы по экономике. М., 2017. С. 283—284.
[2] Там же. С. 284.

бовать с каждого получателя штрафные деньги.

Проект повсеместно устанавливал строгую ответственность отправителей товаров, между тем ответственность самих железных дорог обставлялась такими условиями и оговорками, которые позволяли им всегда легко уклоняться от нее. Так, в параграфе 109, установив общий принцип, что железные дороги отвечают только за те просрочки в доставке, которые произошли от дурного распоряжения их служащих, проект освобождал дороги от всякой ответственности, в случае просрочки, произошедшей из-за несчастных случаев, равно как и от чрезмерного накопления грузов, заявленного правительственной инспекции. Но несчастные случаи, как известно, часто происходили по вине самих служащих, и накопление грузов на станциях могло быть результатом дурного распоряжения со стороны железнодорожного управления. Вставал вопрос, на каком же основании железные дороги могли быть освобождены в подобных случаях от законной ответственности?

Поскольку в прямом сообщении по русским железным дорогам проходила большая часть грузов, то к предстоящему съезду были обращены особые взоры общественности, ведь на нем этот вопрос должен был также рассматриваться.

Большие надежды связывали с внимательным рассмотрением разработанных правил о перевозке грузов и, устранении в них неясностей, нелепостей, а также передачи проекта на обсуждение представителей торговли и промышленности. Лишь такое совместное обсуждение всеми заинтересованными сторонами могло гарантировать обществу, что в новых правилах действительно будут учтены законные интересы всех[1].

Недостатки на железнодорожном транспорте, низкая пропускная и провозная способность большинства дорог заставили усомниться правительство в нормальности существовавших железнодорожных порядков. Было решено коренным образом пересмотреть правовую основу, на которой базировалось до этого железнодорожное дело. В 1876 г. император Александр II подписал Указ об учреждении правительственной комиссии для исследования железнодорожного дела в стране. Председателем Комиссии был назначен генерал-адъютант Эдуард Трофимович Баранов[2]. Уже на этапе подготовительной работы комиссии высветились крупные недостатки в организации железнодорожного хозяйства. Главным из них являлось отсутствие общего железнодорожного законодательства[3].

Комиссия проделала огромную работу, был проанализирован не только отечественный опыт железнодорожного дела, но и изучена зарубежная

[1] См. *Чупров А. И.* О необходимости законодательного регулирования условий железнодорожной перевозки // Избранные работы по экономике. М. 2017. С. 285.

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

[3] *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Том 3. СПб., 1902. С. 16.

практика. Результатом ее труда стал обширный материал с богатейшим содержанием. В правительственных кругах уже в течение нескольких лет шла дискуссия по выработке единого Устава железных дорог. Естественно, что проделанная работа Особой комиссии сделала ее обладателем уникального материала и при участии приглашенных специалистов позволила заняться составлением проекта закона. Закон должен был определить права и обязанности железных дорог и регулировать их основную деятельность. Разработанный комиссией проект закона был направлен на рассмотрение всем заинтересованным ведомствам для согласования[1]. Приняв многие замечания, внесенные в комиссию, проект закона после доработки в 1882 г. был направлен в Государственный совет и в 1884 г. приобрел форму закона.

Но еще до выхода в свет Устава железных дорог велась работа по реализации предложений комиссии. В 1879 г. была принята мера, направленная на облегчение передвижения грузов по железным дорогам страны. Железнодорожные общества обязали вступать в прямое сообщение с линиями, соприкасающимися с эксплуатируемыми ими дорогами[2]. Поднятый Барановым в 1878 г. вопрос о необходимости определить постоянные нормы обмена вагонов между дорогами, обслуживающими соответствующий район, нашел свое решение 5 июня 1879 г. в принятом Положении Комитета министров. С этого момента все российские железнодорожные компании были обязаны при перевозке пассажиров и грузов, а также при передаче и обмене вагонов в прямом сообщении заключать соглашения со всеми железными дорогами, которые примыкали к дорогам и ветвям таких компаний[3].

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

Работа над совершенствованием транспортного законодательства продолжалась и в дальнейшем. Особенно активно она развернулась в сфере тарифного законодательства[4]. Передача тарифного законодательства в компетенцию правительственных органов положило начало новому «гос-

---

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

[2] Там же. Т. 2. С. 297.

[3] Там же. С. 297—298.

[4] *Китанина Т. М., Фигуровская Н. К.* Тарифная реформа на железнодорожном транспорте // Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. Т. 1. Кн. 2, ч. 2. М., 2002. С. 7—20.

ударственному» этапу в развитии тарифного регулирования[1].

**Литература**

1. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России. — СПб., 1881.
2. Витте, С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах.
3. История железнодорожного транспорта России. — Т. I. 1836—1917 гг. — СПб., 1994.
4. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров : в 3 т. — СПб., 1902.
5. Китанина, Т. М. Тарифная реформа на железнодорожном транспорте / Т. М. Китанина, Н. К. Фигуровская // Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов : в 5 т. — Т. 1. — Кн. 2, ч. 2. — М., 2002.
6. Скальковский, К. А. Наши государственные и общественные деятели. — СПб., 1891.
7. Погребинский, А. П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60—90 гг. XIX века) // Исторические записки. — Т. 47. — М., 1954.
8. Петров, Ю. И. Политика тарифов на железнодорожном транспорте в России в конце XIX — начале XX века // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 1. — С. 63—74.
9. Чупров, А. И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. — М., 1875.
10. Чупров, А. И. О необходимости законодательного регулирования условий железнодорожной перевозки // Избранные работы по экономике. — М., 2017.

[1] См. подробнее: *Петров Ю. И.* Политика тарифов на железнодорожном транспорте в России в конце XIX — начале XX века // Транспортное право и безопасность. 2016. № 1. С. 63—74.

## 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.