

# ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 10 (22) - 2017









РОСТРАНСНАДЗОР

ФСБ РОСИИ

МВД РОССИИ

МЧС РОССИИ

# Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2017. № 10 (22)

Журнал издаётся 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; 05.23.11 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 образования «Российский университет транспорта»

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

| <b>духно н. А.</b><br>Пути развития Юридического института Российского университета<br>транспорта7       |
|--|
| Землин А. И.   |
| К вопросу о роли правовых дисциплин в формировании профессиональной культуры специалиста на транспорте21 |
| Лобачёв С. Л.  |
| Дистанционное обучение в Юридическом институте МИИТ: история, виды реализации и динамика развития        |
| ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ                      |
| Корякин В. М.  |
| Нужен закон об основах государственного регулирования транспортной деятельности в Российской Федерации39 |
| Климова А. О.  |
| Процедура согласования проекта федерального закона   |
| «О внесении изменений в отдельные законодательные акты   |
| Российской Федерации в связи с созданием сети высокоскоростного транспорта»44                            |
| ЗАЩИТА ПРАВ И ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ СУБЪЕКТОВ<br>ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ                                  |
| Тимонина И. В.   |
| Правовое регулирование расторжения трудового договора  |
| по инициативе работодателя на транспортных предприятиях47  |
| БОРЬБА С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ   |
| Шиян В. И., Лисовицкий С. П.   |
| Состояние и тенденции незаконного оборота наркотиков   |
| на объектах транспорта53   |

#### МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

| 60 |
|----|
|    |
|    |
| 66 |
|    |
|    |
|    |
| 74 |
|    |
|    |
| 80 |
| 00 |
|    |
| 83 |
|    |

#### ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 340:378

© Духно Н. А.

— доктор юридических наук, профессор

#### ПУТИ РАЗВИТИЯ ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА

Аннотация. Руководящие указания Минтранса России о приоритетах развития Российского университета транспорта обязывают педагогических работников совершенствовать методы своей работы, побуждают каждого с трудолюбием приступить к решению задач по качественной подготовке специалистов нового поколения, востребованность которых увеличивается в структурах транспортной системы. Одно из самых значимых направлений в воспитании специалистов нового поколения приобретает формирование мировоззрения, смыкающегося с особенностями современного транспорта. Мировоззрение специалистов составляет основу привития профессиональных компетенций транспортной отрасли. В статье указаны первоочередные задачи, поставленные Юридическим институтом, решение которых образует необходимые условия для воспитания специалистов нового поколения. На этом пути предстоит большая кропотливая работа по разработке новых образовательных программ, освобождённых от бесполезных формальностей, но наполненных материалом, истинно полезным для воспитания специалистов транспорта, с нужными для транспортной системы компетенциями. Указано на необходимость совершенствования методик обучения, выделяется вопрос о значительном повышении качества работы преподавателей.

**Ключевые слова**: мировоззрение; образовательная программа; специалист транспорта; транспортная система; преподаватели; методика обучения; университет; первоочередные задачи; Юридический институт; правовое знание; транспортное право.

© Dukhno N.

— doctor of juridical sciences, professor

## THE PATH OF DEVELOPMENT LAW INSTITUTE RUSSIAN UNIVERSITY OF TRANSPORT

Abstract. Guidelines of the Ministry of transport of Russia on the development priorities of the Russian University of transport oblige of pedagogical

workers to improve their working methods, encourage each hard work to begin to tackle the task on preparation of experts of new generation, demand for which is increasing in the structures of the transport system. One of the most significant trends in the education of specialists of a new generation acquires the formation of the world, merges with the features of modern transportation. The Outlook of specialists is the basis of inculcating professional competence of the transport industry. The article specified the priority tasks of Institute of Law, the solution of which forms the necessary conditions for the education of specialists of a new generation. In this way a lot of hard work on the development of new educational programs, freed from useless formalities, but filled with material that is truly useful for education of specialists of transport, need for transport systems competencies. Indicated the need for improving teaching methods, singles out the issue of a significant increase in the quality of teaching.

**Keywords:** worldview; education program; specialist transport; transport system; teachers; methodology of teaching; University; priorities; Institute of Law; legal knowledge; transport law.

Вдумчивый анализ утверждённых Министром транспорта РФ М. Ю. Соколовым Приоритетов развития Российского университета транспорта приводит к мысли о поиске новых путей становления транспортного вуза, ключевой целью которого является создание ведущего центра компетенций транспортной отрасли.

Чтобы достичь поставленной цели, коллективу Университета предстоит усердная работа. Во многом успехи Университета станут возможными, когда каждый институт как структурное подразделение, как часть целого, сможет достичь новых высот в подготовке специалистов нового поколения, способных развивать транспортную отрасль на технологиях мирового уровня.

Преследуя поставленную цель, коллективу Юридического института Российского университета транспорта предстоит с глубокой вдумчивостью выявить и осознанно оценить все задачи, какие стоят перед всей транспортной системой России, и установить их тесную связь с образовательной деятельностью. Мы обязаны настроить своё мышление на то, что транспорт может успешно развиваться, когда во всех его звеньях станут трудиться специалисты с высокими личностными и профессиональными качествами. Это должны быть работники, мировоззрение которых хотелось бы видеть таким, с каким все они стремились изменить наш транспорт, чтобы он стал, по всем показателям, самым лучшим в мире. Каждый сотрудник транспорта обязан пройти такую подготовку, получив которую он сможет гордиться за свою профессию, с которой связана его жизнь.

Юридическому институту потребуется внести максимальный вклад в развитие транспортного права, в совершенствование методик его препо-

давания в целях максимально возможного извлечения всех его ценностей на благо становления транспортной системы России в векторе проявления новых технологий. В конечном итоге благо транспортной системе приносят работники транспорта. Коллектив Юридического института осознанно понимает, что более важного вопроса, чем формирование личности, убеждённо понимающей значимость и ответственность своей транспортной профессии, желающей и умеющей работать с использованием высоких технологий, на данном этапе пока трудно обнаружить. Эта позиция обязывает Юридический институт настойчивее других провести тщательный анализ системы обучения по всем образовательным программам, чтобы понять, что в ней есть хорошего, а какие её части требуют качественных изменений, дополнений. На смену совершенно чуждым представлениям о порядке, основанном на старых привычках, в сознание транспортников приходит правовое знание, образующее новые способности к творческому процессу внедрения современных технологий в работу транспортного комплекса.

Основополагающей задачей Юридического института остаётся подготовка, воспитание личности и профессионала, востребованного в транспортной системе.

На основе выявленных недостатков сегодняшнего обучения предполагается решать следующие первоочередные задачи.

- 1. Приступить к составлению новых образовательных программ с активным участием работодателей по подготовке, переподготовке и повышению квалификации работников транспорта с крепкими правовыми знаниями и умениями их применения при выполнении обязанностей каждым работником по своей профессии, ориентированной на совершенствование транспортной системы на основе современных технологических процессов.
- 2. Подготовить рабочие группы по подготовке и изданию необходимых учебников, учебных пособий по транспортному праву, которые должны представляться как правовая основа всех видов транспортной деятельности, как правовое средство обеспечения безопасности на транспорте, как правовой механизм, формирующий правовую культуру транспортников.
- 3. Подготовить новые методические и другие материалы, чтобы учебный процесс мог коррелировать с новыми образовательными программами, образуя возможности для внедрения активных методов обучения, побуждающих познавательную деятельность студентов и магистров, повышая их заинтересованность в получении транспортных специальностей.
- 4. Приступить к разработке и внедрению новых методик обучения, насыщенных активными методами по подготовке, переподготовке и повышению квалификации специалистов транспорта, чтобы их уровень правовых знаний постоянно возрастал по мере ввода соответствующих образовательных программ.
  - 5. Приступить к экспертизе оценки действующих педагогических ра-

ботников в целях выявления их пригодности к работе в новых условиях и начать создавать условия для формирования истинных педагогов, способных и желающих воспитывать транспортников нового поколения. Нам надо добиться результата, когда каждый преподаватель станет истинным наставником студентов и будет с искренним желанием воспитывать студентов, прививая им умения мыслить, обосновывать свои выводы, нести ответственность за принимаемые решения и быть горячим сторонником развития транспорта по пути мировых, передовых достижений.

В новых образовательных программах большое внимание следует уделить вопросам формирования личности транспортника. В личности специалиста транспорта, прежде всего, мы обязаны видеть человека с его правами и обязанностями, с глубоким мировоззрением. Мировоззрение студента складывается как система знаний, научных взглядов, убеждений, которые становятся внутренним сознанием человека, ориентированного на жизненные цели, интересы, занимаемые позиции в коллективе. Это мировоззрение имеет особый склад, специфический оттенок, окрашенный особенностями со свойствами, которые присущи только транспорту. Мировоззрение формируется в процессе обучения, когда человек воспринимая информацию, наполняет свой разум знанием. От содержания знания зависит и свойство мировоззрения человека. Когда мировоззрение формируется на основе ложных знаний или знаний об устаревших обычаях и негативных привычках, тогда мысли и действия такого человека не принесут ни обществу, ни транспорту полезного результата. Мировоззрение следует формировать на основе достоверного, нового знания, ведущего к развитию и процветанию общества. Ценность мировоззрения состоит в том, что на его основе человек выстраивает своё поведение в обществе, в коллективе и выражает своё отношение к осваиваемой профессии, к плодотворному труду. Под влиянием мировоззрения у специалиста происходит процесс становления профессионального характера, усваивается отношение к требованиям и ценностям профессии, формируется понимание его роли в транспортной деятельности, укрепляются моральные качества, повышается ответственность за взятые обязательства. В образовательных программах следует усилить требования к мировоззрению специалистов транспорта.

Мы должны понять, что транспорт не будет развиваться так, как мы желаем и закрепляем в стратегиях, если в структуры транспортной системы не придут специалисты с новым мировоззрением. Любовь к своей транспортной профессии, пробуждение интереса к развитию транспортной системы на высоких технологиях, умение оценивать достойные традиции, воля к неприятию старых, отживших обычаев, способность формировать достойные взаимоотношения в коллективе, быть ярким сторонником новых, прогрессивных технологий на транспорте, — это все те качества, которые необходимы специалисту транспорта. На основе личностных качеств, сложившихся под влиянием высокого нравственного мировоз-

зрения, формируется новая техническая культура работников транспорта. Такие общие требования к характеристике личности транспортника необходимо укреплять путём воспитания личностных свойств человека. Наполнение образовательных программ, возможность их реализации зависят не только от желания института, важна содержательная поддержка руководителей транспорта и транспортных структур в воплощении образовательных программ в практику транспортной отрасли через постоянное обучение сотрудников транспортной системы.

Юридический институт нацелен на воспитание специалистов нового поколения. Воплощение этих намерений в образовательную деятельность станет возможным при осознанной необходимости практических работников, прежде всего руководителей транспорта, видеть в составе работников транспорта профессионалов с высоким уровнем нравственного мировоззрения. Задача эта сложная по многим причинам: стереотипы мышления, старые обычаи оценивать работника по его отношению к указаниям начальника, без оценки их соответствия нормам права, отсутствие заинтересованности работать в новых условиях. Это также подкрепляется привычкой чинопочитания и полного равнодушия к тому, что вокруг происходит. Учитывая такие обстоятельства, коллектив Юридического института уверен, что поколение новых специалистов транспорта следует воспитывать на высоких нравственных принципах, формируя в них устойчивое мировоззрение, на основе которого будут развиваться профессиональные качества крепких, достойных транспортников. Но процесс этого воспитания займёт то время, в течение которого мы откажемся от старых привычек и устаревших обычаев работать равнодушно, без усердия, без заботы о развитии своего производства, бездумно покорствуя чиновнику с низкой культурой.

С самого начала, когда Министр транспорта РФ зачитал свой приказ о назначении ректором Российского университета транспорта Б. А. Лёвина, сотрудники Юридического института приступили к подготовительному процессу создания условий, необходимых для формирования специалистов транспорта нового поколения. На этом пути нам самим нужно формировать в себе лучшие качества педагога, мы обязаны воспитывать достойное отношение к себе, возлагая обязанность уверенно, с трудолюбием развивать Российский университет транспорта, возвышая его на высоту мирового уровня. В усердной работе нам предстоит шаг за шагом освобождаться от пороков старых привычек и вырабатывать к ним устойчивую невосприимчивость. Вопрос времени, когда в разуме всех сотрудников транспорта, педагогических работников университета станут преобладать показатели высокого нравственного мировоззрения, но это тот путь, какой приведёт нас к значительному росту производительности труда, избавит от ленивых и равнодушных сотрудников, сократит число правонарушений. Тогда мы, окрылённые радостью достигнутого результата, укрепим правопорядок, повысим привлекательность транспортного комплекса, где каждый сотрудник с чувством гордости и с усердием будет вкладывать свой труд в развитие отрасли.

На данном этапе наше образование во многом вызывает всевозможные нарекания. Школа, в своём большинстве, не учит своих воспитанников умениям выбирать профессию по любви. Большая часть выпускников школ идут в вузы, не понимая, какую профессию они желают осваивать. Вузы продолжают учить студентов по предметному методу, не вникая серьёзно в суть, как знания изученной дисциплины будут использованы в будущей профессии. В этой нелёгкой обстановке нужно начинать работать по-новому и стремиться получить новые плодотворные результаты.

Мы также должны понять, что обучение — это и есть воспитание человека как личности и специалиста, как уверенного и успешного работника транспорта. С таким пониманием становится легче осознавать, как нужно учить и каких специалистов нам следует готовить, чтобы транспортная система непрерывно развивалась по новейшим технологиям, и чтобы это развитие понималось как способ укрепления нашей экономики и улучшения жизни нашего народа.

Рассуждая о личностных качествах транспортника, приходишь к мысли о том, что обучая будущих специалистов, мы, педагоги, обязаны понимать особую важность чувства веры обучаемого в благородность приобретаемой профессии, какая может быть успешной для человека, если он ее любит и искренне вкладывает свои душевные и физические силы в развитие избранной специальности. Вера в полезность профессии повышает познавательную активность, инициирует к поиску нового знания, раскрывает творческие способности человека. С такими чувствами студенты учатся не формально, не по принуждению, а с желанием и осознанно, проявляя живой интерес к новому знанию, к его поиску, понимая, что на его основе формируются профессиональные способности.

Нам следует серьёзно призадуматься о перестройке методик обучения. Новые методики обучения могут разрабатываться и внедряться путём решения нескольких групп важных задач.

К первой группе задач относятся ценности и конструктивные установки осваиваемой образовательной программы. В каждой образовательной программе должны быть ярко выражены её позитивные стороны, её полезность для становления новых подходов к развитию транспортной системы. У студентов следует формировать убеждения, что обучение — это процесс освоения будущей профессии, и в этой профессии они своим трудом могут принести существенную пользу в развитии транспортной системы. Процесс это может быть успешным, если обучение будет основываться на объективной информации. У новых специалистов не должно быть никакого равнодушия к своей профессии, никакой склонности к покорному чинопочитанию. У будущих специалистов следует формировать только позитивные убеждения, складывающиеся на достоверных научных сведениях. Методика обучения должна быть нацелена на привитие сту-

дентам навыков к формированию позитивных убеждений и понимание пагубности лжи, лицемерия и других негативных проявлений, какие могут обнаруживаться в нашем обществе.

Вторая группа задач должна быть нацелена на привитие студентам умений и навыков мышления на основе приобретаемого знания. Сегодня мало времени уделяется на то, чтобы студентов научить размышлять. В основном студенты умеют только пересказывать то, что они заучили. Образованный человек обязан не только иметь в своей памяти знание, но главное, чтобы он умел им пользоваться, применять в своей практической жизни. Нам следует отказаться от практики обучения, когда преподаватели заставляют студентов заучивать учебный материал, не уделяя внимания тому, где и как он может использовать их в практической деятельности. Каждая новая порция полученного знания должна превращаться в средство получения информации, мыслительная деятельность должна устремляться к построению своих выводов, к принятию решений по разнообразным практическим проблемам.

Третью группу задач обучения следует устремить к привитию у студентов ответственности за принимаемые решения, за свои поступки и за свои деяния, которые могут наносить ущерб, убытки транспорту, обществу и государству. Обучать будущих специалистов следует такими методиками, при которых человек становится способным не только говорить и рассуждать, но и ответственно принимать решения, понимая, что за ними стоят люди, сложные инженерные сооружения, разнообразные технологические процессы. Специалист транспорта обязан осознанно понимать, что каждое его необоснованное, субъективное решение или решение, принятое под давлением начальника и не соответствующее нормам права, может привести к серьёзным последствиям, наносящим огромный вред. В решении этой группы задач особое место должно занять изучение транспортного права в той его части, которая полностью соответствует содержанию образовательной программы. Правовые знания каждого специалиста транспорта прививают чувство ответственности при исполнении своих обязанностей и формируют убеждённость в правильности профессиональных действий.

Каждый специалист транспорта при выполнении возложенных на него полномочий обязан исполнять соответствующие нормы права. Полученные правовые знания позволяют специалисту осмысленно понимать сущность обязывающих норм права, необходимость исполнять их, неисполнение правовых предписаний приводит к серьёзным последствиям на транспорте. Внутреннее убеждение, сформированное на правовых знаниях, значительно повышает результативность управления в рабочем коллективе, способствует принятию и поддержке позитивных решений, ведущих к повышению качества транспортных услуг и к укреплению безопасности на транспорте.

Специалист, думающий и действующий на основе правовых принципов,

выражающих правильные отношения, складывающиеся в рабочем коллективе, достигает серьёзных успехов в работе и создаёт комфортную обстановку для плодотворного развития коллектива, в котором он трудится.

Понимая как нужно учить специалистов нового поколения, важно понимать и представлять, чему их следует учить, или, точнее выражаясь, по каким образовательным программам следует учить новых специалистов.

Существующие образовательные программы составляются по учебным дисциплинам, которые по своему содержанию мало ориентированы на профессии, необходимые транспортной отрасли. На изучение таких программ уходит много учебного времени, тратятся большие средства, теряется интерес к обучению, и в результате выпускники вуза остаются невостребованными транспортной практикой. Пока не в полной мере мы осознаем, какой вред может нанести плохо подготовленный специалист. Никаких разумных оправданий такому обучению нет, а вред очевиден. Тратятся большие средства, но должного, полезного результата от такого обучения ожидать трудно. Недоученный специалист проходит своё профессиональное становление в коллективе, куда он устроен на работу. Будущее такого специалиста зависит от того, как он усердно усваивает опыт своих коллег по работе. Если практики работают по устаревшим, отжившим технологиям, то научиться чему-то полезному в таком коллективе невозможно, и пришедший специалист никакого приращения к практике не создаст из-за отсутствия нового знания и новых технологических способностей. В таких обстоятельствах ни о каком прорыве в развитии транспортных технологий говорить не приходиться.

Две проблемы сковали неподвижность образовательных программ отраслевого транспортного образования. Одна из них коренится в наших сложившихся привычках не отдавать то, что уже подвластно какому-то ведомству, невзирая ни на какие обстоятельства. Эта привычка и привела к тому, что основные требования по специальностям, по каким формируются образовательные программы в транспортных вузах, устанавливаются Минобрнауки России, а фактическое понимание того, какие специалисты нужны отрасли, есть в Минтрансе России. У того, кто понимает, какие специалисты, с какими компетенциями необходимы транспортной отрасли и какие к ним следует предъявлять требования, нет полномочий на утверждение стандартов по ним. Если в самых высоких эшелонах власти признается транспортное образование, то логично и правильно будет властное решение Правительства РФ, которое наделит Минтранс России полномочиями на утверждение стандартов по транспортным специальностям.

Другая проблема отставания образовательных программ от потребностей транспортной практики заключается в том, что разработка этих программ происходит без активного участия работодателей, ощущающих потребность специалистов транспортной отрасли. Для её решения возможности есть, и решать её можно при желании вуза. Чтобы определить точно,

какие специалисты нужны в транспортной отрасли, учёным-педагогам Юридического института нужно взаимодействовать со структурными подразделениями транспортной системы, договариваться с руководителями об участии компетентных сотрудников в разработке новых образовательных программ совместно с Юридическим институтом. Эту задачу можно решать сейчас, не дожидаясь каких-то особых условий. Но для этого должно быть желание и тех, и других. Как сдвинуть с места практиков и учёных-педагогов, чтобы те и другие изъявили желание работать вместе по разработке новых образовательных программ, осознанно понимая необходимость в подготовке специалистов, отвечающих требованиям новых компетенций?

Те образовательные программы, которые создаются под влиянием федеральных государственных образовательных стандартов, которые разрабатываются и утверждаются Минобрнауки России, сегодня вызывают много нареканий со стороны транспортных структур, куда попадают выпускники транспортных вузов. Для плодотворного развития отраслевого транспортного образования возникает необходимость формирования единого образовательного пространства в транспортной системе России. Возможность создания единого отраслевого образовательного пространства существует. В России сложилась система отраслевых транспортных образовательных организаций. Транспортными вузами выращены грамотные по научному уровню, методическим способностям отряды педагогических работников, умеющих воспитывать специалистов транспорта. Но они обременены теми стандартами, которые сковывают их творческие силы. Подготовленные ими на основе фундаментальной науки учебные материалы устремлены не к привитию транспортных компетенций, а к достижению иных целей. Как было указано выше, много сил и средств уходит на изучение учебного материала, знание которого не используется в транспортной сфере. Теория, отражающая транспортные особенности, её тесная связь с транспортной практикой, поступательные переходы образовательных программ от одного уровня к другому, и главное, выражение практических и общих компетенций, которые имеют свою транспортную природу, осмысленно ощущаемую, понимаемую транспортниками, — все это диктует потребность формировать государственные образовательные стандарты в транспортной отрасли Минтрансом России. Эта полезная идея может быть положена в основу научных разработок Российским университетом транспорта проектов государственных образовательных стандартов отраслевого транспортного образования. Такие стандарты обеспечат целостность отраслевого образовательного транспортного пространства с помощью разработки и внедрения преемственных образовательных профессиональных программ, насыщенных теми основными требованиями, какие и будут выражены в государственных образовательных стандартах отраслевого транспортного образования.

Для системы отраслевого транспортного образования, в которую вой-

дут и транспортные вузы, необходимы специально утверждённые перечни обязательных требований, отражающих транспортную специфику. Они окажутся строго ориентированными на содержательное, специфическое определение каждого уровня обучения, каждой транспортной профессии, каждой транспортной специальности. Эти объединённые, специфические транспортные требования к обучению будущих работников транспорта разрабатываются и утверждаются Минтрансом России в форме государственного образовательного стандарта отраслевого транспортного образования. Такие стандарты должны разрабатываться по видам специальностей, востребованных отраслью. Основным принципом, на формирование которого повлияет разработка государственных образовательных стандартов отраслевого транспортного образования, является строгое подчинение всех требований стандартов основным свойствам транспортной системы, находящейся в постоянном развитии. С появлением таких стандартов отраслевое транспортное образование не будет терять силы и средства на освоение того учебного материала, который не даёт полезных знаний для отрасли, появятся новые возможности для мотивированного использования научных, методических сил всей системы транспортного образования, чтобы целенаправленно устремить его на благо развития транспортного комплекса страны. С помощью новых стандартов окрепнет интерес Минтранса России к транспортным образовательным организациям, улучшится мониторинг качества транспортного образования, который будет осуществляться по критериям, отражающим истинную сущность транспортного образования, уйдут формальные показатели, кои имеют место сегодня при оценке работы транспортных образовательных организаций.

С созданием Российского университета транспорта рождаются и новые возможности для того, чтобы переломить стереотип старого мышления, отказаться от старых привычек покорно выполнять то, что не даёт приращения в подготовке новых специалистов. Декларативные заявления о возрождении транспорта на новых технологиях получат широкую, уверенную поддержку и воплотятся в реальную практику, когда в транспортной системе проявятся новые специалисты с высоким нравственным мировоззрением, с мыслями, наполненными новыми знаниям и умениями воплощать их в развитии транспортного комплекса по современным технологическим процессам. Транспортные интересы, пропитанные задачами развития отрасли, могут реализовываться только посредством усердной работы специалистов нового поколения, воспитанных в системе транспортного образования, обновлению которого будет задавать тон Российский университет транспорта.

В формировании новых образовательных программ уже сегодня остро чувствуется необходимость менять требования ко всем её учебным циклам. В существующих стандартах и выстроенных на их основе образовательных программах не чувствуется того порыва, какой и может мотиви-

ровать желание учиться по ним. В них нет живого, трогающего душу человека обращения к тем, для кого предназначаются наши образовательные программы. Человеку, который пришёл учиться, важно почувствовать, что обучение проникнуто заботой о нём, о его будущей профессии, которая выведет его на путь обустройства достойной жизни. Трудно подобрать другой критерий определения качества образования, как тот, который побуждает человека учиться с желанием. Мотивы к обучению появляются, когда студенты замечают в образовательных программах то, что разжигает их интерес к обучению, когда ощущается полезность изучаемых отдельных дисциплин или модулей дисциплин, знание которых ведёт к приращению умений и способностей.

На самых первых этапах ознакомления студентами с образовательной программой, если её содержание и структура создают возможность ясно представить свою будущую профессию, увидеть возможности карьерного роста, появляется желание учиться, ощущая перспективы своего благополучия, сомкнувшегося с интересами транспорта.

Сама образовательная программа не должна быть сложной, запутанной, её предназначение значительно повысится, если в ней не будет бессмысленных формальностей, если она не будет содержать не нужного ни человеку, ни профессии материала, пропитанного старыми, отжившими сведениями или ложными представлениями о нашей действительности. Для удобства представления сущности образовательной программы её лучше формировать из множества отдельных, понятных элементов, но каждый из них должен быть необходим как средство решения жизненно важных задач в становлении личности и профессионала.

В образовательной программе следует излагать все самое необходимое для решения конкретных задач, но не формальных предписаний, которые занимают дорогое преподавательское время на исполнение бесполезных бумаг. Две группы основных задач: формирование личности и воспитание специалиста-транспортника под конкретную профессию. В век информатизации неправильно думать об обучении всему впрок. Невозможно обучить всему в течение отведённого времени на усвоение образовательной программы. Мы обязаны выпускать конкретного специалиста с новым знанием, способного работать в транспортной системе в условиях современных технологий. Обучая, университет обязан научить учиться, и каждый выпускник должен желать учиться постоянно.

Уровни образования призваны обеспечивать возможность занимать соответствующие должности. Выпускнику университета нужно понимать, что привитое желание учиться смыкается со стремлением взбираться по карьерной лестнице к той вершине, какая поставлена целью жизненного пути. В университете следует осваивать образовательные программы не только по разнообразным профессиям, популярным и востребованным в транспортной сфере, но и по уровням и формам обучения. Образовательная программа и методики её освоения должны быть удобными и понят-

ными для тех, кто принял решение учиться. Человек будет учиться с радостью, если ему будет понятен смысл изучаемых предметов и если образовательная программе не наполнена учебными дисциплинами, какие не формируют ни нравственное мировоззрение, ни общекультурные, ни практические компетенции, необходимые для избранной профессии.

Разработка и формирование образовательных программ представляет собой творческий процесс, соединяющий лучшие достижения науки, передовые технологии и практические потребности транспортной отрасли. На стадии разработки образовательной программы мы должны чётко представлять, с какими способностями нам требуется вести подготовку специалистов транспорта. Насыщенность образовательной программы учебными дисциплинами, методиками их освоения носит оправдательный характер, когда при обучении человек становится готовым к решению важных задач на транспорте. Освоив такую программу, специалист должен уметь обоснованно принять ответственные решения по своей профессии, уметь выделять главные, первостепенные производственные вопросы и находить верные пути и способы их решения, проявлять заботу о безопасности на транспорте, быть способным внедрять новые технологии.

В каждой образовательной программе важное место занимают гуманитарные дисциплины. Их содержание, методики освоения нацелены на формирование личностных качеств каждого специалиста транспорта. Человек должен стремиться всеми силами к успеху в жизни и в профессии. Специалист транспорта обязан верить в успех в работе по своей профессии, его внутреннее убеждение должно стать зовущим к новому, передовому, что достигнуто мировой практикой по его профессии.

Духовные силы специалиста транспорта формируются под влиянием гуманитарных знаний. В их ряду особое место занимают правовые знания. Они формируют мировоззрение, с которым специалист транспорта становится способным выполнять свои должностные обязанности в точном соответствии со всеми предписаниями нормативных правовых актов. Правовое поведение каждого работника транспорта имеет особое значение в деле обеспечения безопасности на транспорте. Объем и направленность правового знания зависят от содержания должностных обязанностей каждой категории работников транспорта. Насколько широк круг задач и должностных обязанностей по категориям работников, настолько и разнообразны по своему содержанию правовые знания, которые всегда должны соответствовать потребности решения задач, возникающих на производстве. Эти обстоятельства побуждают Юридический институт к разработке и внедрению в учебный процесс разнообразных образовательных программ по юриспруденции. Формы и методики их освоения предлагаются такие, которые удобны для обучения тем, кому необходимы правовые знания. Несмотря на множество образовательных программ и их востребованность, Юридический институт поставил своей задачей дальнейшую разработку новых образовательных программ, ориентированных на специалистов разных видов транспорта.

В новых образовательных программах следует уделить внимание правовому воспитанию специалистов транспорта, повышению уровня их правосознания. Выпускник университета обязан понимать, что высокий порядок на транспорте обеспечивается работниками транспорта. От их поведения зависит слаженность работы всей транспортной системы. Правоисполнительные действия специалистов транспорта не приведут к авариям, не создадут угроз жизни и здоровью людей, а также станут предупредительными мерами транспортных происшествий. Повинуясь нормам права, специалист транспорта всегда исполняет требования законодательства и тем самым укрепляет гарантии безопасности на транспорте. Продуктивность, успех, безопасность работы специалиста транспорта зависит от уровня его правосознания. Как личность с крепким правовым знанием специалист транспорта всегда будет стремиться к воплощению в своей деятельности правовых норм, будет препятствовать попустительству, станет активно изживать в своём коллективе безразличное отношение к труду, предупреждая и пресекая правонарушения, ведущие к серьёзным убыткам на транспорте.

Оценивая большую многолетнюю работу МИИТ, деятельность которого создавала историю становления транспортного образования, возникают основания для убедительных выводов о том, что в новом статусе Российского университета транспорта сосредоточатся достаточные силы, которые в полном объёме, с усердием и трудолюбием, будут стремиться к высокой науке, к лучшим методикам воспитания специалистов нового поколения. Коллектив не может довольствоваться тем, что уже достигнуто, даже если это и высоко оценено. Только постоянное развитие на основе нового знания и новых современных технологий поднимет Университет до уровня мировых показателей.

Российский университет транспорта — это его коллектив, с творческой профессурой и другими мыслящими преподавателями, которые мотивированно развивают отраслевое транспортное образование. Сплочённый университетский коллектив, вкладывая свои силы в воспитание специалистов нового поколения, обязан учить студентов, прививая им любовь к транспортным профессиям, веру в их престижность, чувство гордости за свой полезный труд, убеждённость в возможность широкой карьеры и возможность получать за свой усердный плодотворный труд высокую заработную плату. Университет обязан воспитывать специалистов транспорта, личностей, мотивированно преданных транспортной системе, своей транспортной профессии, как самой лучшей и очень нужной для полезного развития транспорта. Проблемы формирования специалиста как профессионала с высоким нравственным мировоззрением будет решаться комплексно, и стремиться к этому обязан весть коллектив Университета. Путь этого процесса тернистый, где каждый обязан взглянуть на себя и уметь дать объективную оценку, чтобы сделать правильный вывод о том, какие есть силы и возможности для достойного вклада в развитие Университета, чтобы он стал самым лучшим транспортным вузом, из горнил которого будут выходить лучшие специалисты транспорта.

УДК 378.14

#### © Землин А. И.

— доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), заслуженный деятель науки Российской Федерации Zemlin.Aldr@yandex.ru

# К ВОПРОСУ О РОЛИ ПРАВОВЫХ ДИСЦИПЛИН В ФОРМИРОВАНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КУЛЬТУРЫ СПЕЦИАЛИСТА НА ТРАНСПОРТЕ

**Аннотация.** В статье анализируются общекультурные и профессиональные компетенции специалиста на транспорте, имеющие правовое значение и образующие профессиональную культуру специалиста, формирование которых осуществляется за счёт преподавания правовых дисциплин, а также делаются выводы и обосновываются предложения по введению в учебные планы подготовки специалистов на транспорте специальной правовой дисциплины.

**Ключевые слова:** профессиональная культура специалиста; правовая культура специалиста на транспорте; правовые дисциплины; транспортное право.

#### © Zemlin A.

 doctor of legal sciences, professor, head of chair «Transport law and administrative law» of Law Institute of the Russian University of transport, honored science worker of the Russian Federation

# TO THE QUESTION OF THE ROLE OF LEGAL DISCIPLINES IN FORMATION OF PROFESSIONAL CULTURE OF A SPECIALIST IN TRANSPORT

**Abstract.** The article analyses the common cultural and professional competences of a specialist in transportation, have legal significance and forming professional culture of a specialist, the formation of which is due to the teaching of legal disciplines, and draws conclusions and justifies proposals for introduction in the curricula of training specialists in the transport of special legal disciplines.

**Keywords:** professional culture of the expert; the legal culture of the specialist in transport; legal disciplines; transport law.

Необходимость наличия у специалиста на транспорте развитой правовой культуры активного типа, являющейся важнейшей составляющей его профессиональной культуры, очевидна и объективно обусловлена рядом обстоятельств. В первую очередь, потребность в правовых знаниях, навыках правомерного поведения специалиста-транспортника предопределена ролью и значением для социально-экономического развития государства той сферой деятельности, в которой он исполняет свои должностные обязанности.

Аксиоматично утверждение о том, что транспортная деятельность представляет собой одну из форм социальной активности, содержанием которой является физическое перемещение каких-либо объектов. То есть, по сути, деятельность транспорта заключается в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты. Одновременно транспорт рассматривается также и как одна из важнейших отраслей экономики. Процесс товарного обмена в современном обществе немыслим без транспорта. Для России этот постулат имеет особое значение, поскольку уникальная географическая протяжённость России обусловливает повышенную роль транспортной системы. Транспорт также является и отраслью народного хозяйства. При этом транспорт в отличие от промышленности и сельского хозяйства не создаёт каких-либо материальных объектов, а обеспечивает их перемещение в пространстве. В этом смысле транспортировка аналогична торговой деятельности. Хотя купля-продажа оформляет смену собственника, правовую передачу товара, а перевозка связана с физическим перемещением объектов, деятельность транспортных, равно как и торговых агентов, устанавливает связь хозяйствующих субъектов. И наконец, транспорт — это важнейшая составляющая системы обеспечения национальной безопасности. При отсутствии возможности осуществления бесперебойного и эффективного функционирования транспортной системы государства невозможно выполнение задач мобилизационного развёртывания, переброски и тылового обеспечения войск.

Таким образом, транспорт является связующим звеном экономики страны, составляющим единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена, обеспечивая социально-экономическое развитие России, её геополитическое единство и суверенитет. Транспортные отношения находятся в тесной связи с другими социально-экономическими отношениями, что во многом определяет их природу. В условиях рыночной экономики и современной геополитической ситуации отношения, возникающие в процессе функционирования транспортной системы России, приобретают особое значение.

В связи с их социальной значимостью, а также тем, что транспорт является источником повышенной опасности, общественные отношения на транспорте с необходимостью подлежат полному и системному правовому урегулированию. Изложенным и объясняется необходимость наличия развитых правовых знаний специального характера у специалистов в об-

ласти транспорта, поскольку от их наличия прямо зависит возможность адекватного толкования и использования ими норм права в процессе деятельности по должностному предназначению, степень законности принимаемых ими управленческих решений.

Анализ показывает, что федеральными государственными образовательными стандартами высшего образования по всем направлениям и специальностям, реализуемым в ведущем транспортном вузе страны — Российском университете транспорта (МИИТ) — предусмотрено формирование у обучающихся правозначимых, правокультурных компетенций, выработки знаний, навыков и умений, необходимых для решения ряда типичных профессиональных задач, которые, впрочем, в соответствии с видами деятельности могут несколько варьироваться, а именно:

- уважение к праву, осознание его социальной значимости и личностной ценности, стремление соблюдать нормы права в соответствующей сфере будущей профессиональной деятельности;
- способность эффективно применять в будущей профессиональной деятельности принципы и нормы различных отраслей права, использовать навыки изложения содержания нормативных правовых актов для обоснования своей позиции;
- осознание важности учёта при анализе явлений и процессов объективной реальности в ходе осуществления будущей профессиональной деятельности их правовой составляющей, навыков их оценки с точки зрения права; навыков правомерного поведения, соблюдения и исполнения законов в соответствующей сфере будущей профессиональной деятельности.

В настоящее время достижение указанных задач решается профессорско-преподавательским составом кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института посредством преподавания дисциплины «Правоведение» студентам всех профилей и специализаций, реализуемых во всех институтах МИИТ. В рамках иных дисциплин достижение такового результата невозможно. Дисциплина преподаётся в базовой части и, как правило, в рекомендованном решением учёного совета МИИТ объёме — 2 зачетных единиц (72 часа) (далее — з. е.). Из указанных трудозатрат контактно реализуется 36 часов, при этом для специалитета предусмотрено 18 часов лекций, а для бакалавриата — 12 часов лекций.

В содержание дисциплины «Правоведение» по общему правилу включено девять дидактических блоков, раскрывающих основы важнейших отраслей права, знания по которым является необходимым условием правовой грамотности специалиста с высшим образованием, а именно: основы теории права; основы конституционного права; основы административного права; основы гражданского права; основы трудового права; основы семейного права; основы экологического права; основы финансового права; основы уголовного права. С 2014 г. согласно решению учёного совета МИИТ в рамках дисциплины «Правоведение» рассматривается также тема «Организационно-правовые основы противодействия коррупции», препо-

давание которой предусмотрено Национальным планом противодействия коррупции на 2016—2017 годы, утверждённым Указом Президента РФ от 1 апреля 2016 г. № 147. Проверка наличия в учебных планах всех направлений и специальностей проведена Рособрнадзором опять-таки в соответствии с указанием Президента РФ в текущем году.

Учитывая потребности будущих специалистов в области транспорта, а также пожелания выпускающих кафедр и соответствующих институтов МИИТ, в рамках указанной дисциплины преподавателями кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института обучающимся даются также и специальные знания, жизненно необходимые будущим специалистам-транспортникам. Так, при преподавании основ административного права особое внимание уделяется анализу организационно-правовых основ управления транспортом, надзора на транспорте, компетенции государственных органов, а также вопросам административной ответственности за правонарушения на транспорте. К сожалению, естественно, в рамках отведённого времени, поскольку на изучение каждой из перечисленных тем дисциплины «Правоведение» относится в лучшем случае два часа лекции и два часа практических занятий, углублённое изучение этих вопросов невозможно, как невозможно изучение основ административно-процессуального права, в том числе процессуальных основ нормотворческой деятельности в соответствующей сфере государственного управления, на значение которой именно в сфере транспорта обратил особое внимание Президент РФ В. В. Путин.

При изучении основ гражданского права рассматриваются также и отдельные, наиболее значимые и распространённые транспортные договоры. Однако ввиду ограниченности времени в значительной части их предлагается изучать самостоятельно.

Основы трудового права включают также вопросы специального правового регулирования труда и отдыха работников транспорта, а также обязательное и добровольное страхование работников транспорта.

При изучении основ экологического права особое внимание уделяется правовому регулированию экологической безопасности при эксплуатации транспорта и использовании транспортной инфраструктуры. В рамках этой темы также изучается правовой режим земель транспорта и организационно-правовые основы транспортной безопасности. В институтах, в которых дисциплина «Безопасность жизнедеятельности» закреплена за кафедрой «Транспортное право и административное право» Юридического института, блок «Организационно-правовые основы транспортной безопасности» преподаётся в рамках БЖД, что даёт возможность рассмотреть указанные выше вопросы подробнее, а также сохранить время для преподавания специальных вопросов в рамках дисциплины «Правоведение».

При изучении основ финансового права (для отдельных направлений подготовки) преподаются правовые основы финансового обеспечения функционирования транспортного комплекса в условия программно-

целевого метода бюджетирования расходов на транспорт, основы правового положения госучреждений, подведомственных Минтрансу России, правовой режим бюджетной сметы казённого предприятия и субсидий на выполнение государственного задания для бюджетного учреждения, правовые основы государственных и корпоративных закупок в сфере транспорта. Естественно, указанные знания даются схематично и позволяют лишь обратить внимание обучающихся на наиболее типичные нарушения законодательства. Опыт правоприменительной и судебной практики с участием транспортных организаций и их должностных лиц показывает, что знание указанных вопросов были бы полезны для обучающихся всех профилей и специализаций, однако в рамках имеющихся лимитов времени это невозможно.

При преподавании основ уголовного права рассматриваются отдельные вопросы уголовной ответственности за преступления на транспорте. Однако изучение хотя бы основ уголовно-процессуального права исключено опять-таки по вышеуказанной причине.

В сложившейся ситуации следует констатировать, что преподавание дисциплины «Правоведение» в современных условиях развития транспорта решает в деле формирования правовой культуры специалиста на транспорте лишь задачу — минимум, обеспечивая его необходимым набором знаний, навыков, умений правокультурного поведения общего характера, что предусмотрено ФГОС ВО для дисциплин базовой части, обеспечивающих формирование общекультурных компетенций специалиста. Однако дисциплина лишь отчасти формирует профессиональную правовую культуру, позволяющую специалисту на транспорте осознанно использовать в деятельности по предстоящему должностному предназначению многочисленные специальные транспортные законы и иные правовые акты. Такого рода положение дел вполне логично и оправдано, поскольку дисциплина базовой части не может, да и не должна формировать профессиональные компетенции специалиста на транспорте, так как задача изначально должна относиться к прерогативе дисциплин профессионального цикла. В числе таковых учебными планами подготовки специалистов в ряде институтов МИИТ правовых дисциплин, к сожалению, не предусмотрено.

По нашему мнению, вооружение специалиста-транспортника профессиональными правовыми знаниями специального характера возможно и необходимо в рамках преподавания специальной правовой дисциплины, которая изначально не может относиться к числу базовых (как, в частности, дисциплина «Правоведение»), а должна входить в профессиональный цикл и преподаваться не на первом или втором, а на старших курсах обучения, когда студент после прохождения производственной практики, столкнувшись с необходимостью использования норм права в соответствующей сфере деятельности, осознал значимость овладения специальными правовыми знаниями и имеет осознанную потребность в освоении навыков применения правовых норм. Имеющийся положительный опыт Института экономики и финансов показывает, что преподавание наряду с дисциплиной «Правоведение» (на втором курсе в объёме 2 з.е.) также и дисциплины «Правовое обеспечение профессиональной деятельности» (на старших курсах с трудоёмкостью также 2 з.е.) позволяет сформировать у выпускников необходимые как общекультурные, так и профессиональные правозначимые компетенции, достаточные для обеспечения правокультурного поведения специалиста в соответствующей сфере деятельности.

Представляется, что введение дисциплины «Правовое обеспечение профессиональной деятельности (транспортное право)» вполне обосновано и практически фундировано с точки зрения потребностей практики подготовки специалиста на транспорте.

В подтверждение изложенного можно привести следующие суждения.

Во-первых, определяясь в роли и месте транспортного права в системе правовой культуры специалиста на транспорте по признаку функциональности, следует исходить из его значимости для регулирования хозяйственной, экономической деятельности. Транспортное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и функционированием транспортных организаций, отношения между транспортными организациями и их клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными организациями как одного, так и разных видов транспорта. Соответственно, многообразие норм транспортного права предопределено в том числе значительным числом «обслуживаемых» видов транспорта, которые принято различать в зависимости от типа транспортных средств, используемых для перевозки. Выделяются, в частности, следующие виды транспорта: воздушный, внутренний водный, морской, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный. При этом разные виды транспорта предполагают различную технологию перевозки и способы обеспечения безопасности. По этой причине основная масса правовых норм, регулирующих транспортную деятельность, сосредоточена в транспортных уставах и кодексах, каждый из которых обеспечивает правовое регулирование отношений в зависимости от специфики соответствующего вида транспорта. Изложенное предопределяет необходимость введения в учебной дисциплине «Правовое обеспечение профессиональной деятельности (транспортное право)» наряду с общей частью, единой по своему содержанию для всех специалистов-транспортников, также и особенной части, различной для специалистов, подготавливаемых для профессиональной деятельности на разных видах транспорта.

Во-вторых, предметом транспортного права являются общественные отношения разных видов. В первую очередь речь идёт о правоотношениях, связанных с организацией и осуществлением перевозки, базирующихся на договорных началах. В сферу регулирования транспортного права должны быть включены также отношения административно-правового характера,

что предопределено необходимостью управления транспортом, контроля за деятельностью в области транспорта, технического надзора за ним, строгого соблюдения правил пользования транспортным средством, обеспечения мер безопасности и т.д. Специфика трудовых отношений на транспорте также обусловливает их включение в предмет транспортного права. При этом имущественные отношения, являющиеся частью предмета гражданского права, предполагают метод юридического равенства сторон, который не допускает принудительной власти одного участника над другим. Гражданско-правовые обязательственные отношения оформляют переход материальных благ от одних лиц к другим и составляют значительную часть транспортных отношений. Властно-организационные отношения регулируются административным правом и подчинены воздействию метода власти и подчинения, властных предписаний (обязывании) и запретов. Данный метод применим для регулирования земельных, административных и финансовых отношений, которые включены в круг отношений, регулируемых транспортным правом.

В-третьих, анализ показывает, что в транспортном законодательстве накоплена достаточная отраслеобразующая «критическая масса» нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, в частности, относятся: Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ; Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», иные многочисленные нормативные правовые акты, регулирующие транспортные отношения. Так, например, в ст. 1 УЖТ РФ установлено, что Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность. Очевидно, что далеко не каждая отрасль законодательства, самостоятельность которой признана и неоспорима, имеет в своей структуре столь впечатляющий и упорядоченный правовой массив. Таким образом, с достаточной степенью обоснованности можно утверждать о наличии значительной группы правовых актов, образующих в совокупности предметно определённую и институционально обособленную отрасль транспортного законодательства, подлежащую изучению специалистом на транспорте.

В-четвертых, транспортное право как система юридического знания исследует нормы права, классифицирует и систематизирует их, что отме-

чалось многочисленными учёными-юристами<sup>1</sup>. Известный исследователь в области науки транспортного права В. М. Корякин обоснованно отмечает, что транспортное право, являющееся комплексной отраслью российского права, одновременно можно рассматривать в качестве отраслевой юридической науки. Автор отмечает, что объект транспортно-правовой науки составляет совокупность актов транспортного законодательства, актов правотворчества, правоприменения, иных явлений и процессов политико-правовой практики в транспортной сфере, познание которых необходимо для обоснования, аргументирования истинности выводов, положений, категорий, понятий, закономерностей данной науки. Транспортное право изучает правовые аспекты государственного управления в сфере транспорта, правовое положение транспортных организаций, правовое регулирование перевозочного процесса, правовое обеспечение транспортной безопасности и безопасности дорожного движения, охрану правопорядка и борьбу с преступностью на транспорте, особенности земельно-правовых и трудовых правоотношений в транспортной сфере, организационно-правовые основы международных перевозок и деятельности международных транспортных организаций, другие вопросы. Перечисленные направления составляют основной предмет науки транспортного права<sup>2</sup>. С указанным подходом следует согласиться, за исключением, пожалуй, вычленения «основного», а следуя законам логики, и «неосновного» предмета науки транспортного права. Поскольку предмет науки —

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Андреев В. К. Транспортное право: учеб. пособие. Калинин: Изд-во КГУ, 1977. С. 6; Баукин В. Г. Железнодорожное транспортное право в системе российского права // Российского законодательство на рубеже веков: традиции и перспективы развития : сб. научных трудов / под ред. И. М. Филяниной. Хабаровск, 2007; Гусаков А. Г. Основные вопросы железнодорожного права. М.: Транспечать НКПС, 1925; Духно Н. А. Понятие, структура и содержание транспортного права // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации: сб. научных статей по материалам Первой Международной научно-практической конференции. М.: Юридический институт МИИТ, 2007; Жуков В. Н. Транспортное право как проблема теоретикоправовой науки. Теоритические проблемы формирования транспортного права : сб. научных статей МИИа / под ред. А. И. Бобылева, А. Н. Духно. Вып. 8. М., 2004; Духно Н. А. Понятие и сущность транспортного права // Транспортное право. 2012. № 3; Жудро А. К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1953; Землин А. И. К вопросу о включении транспортного права в Номенклатуру специальностей научных работников в сфере юриспруденции // Актуальные проблемы правового регулирования в транспортной сфере в условиях инновационного развития транспортного комплекса и формирования высокоскоростных транспортных систем // Материалы Всероссийская научно-практическая конференция, 24 апреля 2013 г. М.: МИИТ, 2013; Мешера В. Ф. Место морского права в системе советского права // Вестник Ленинского ун-та. Серия: Экономика, философия и право. 1956. № 5. Вып. 1; Орданский М. С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1981 и др.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Корякин В. М. Некоторые выводы из анализа диссертационных исследований по транспортно-правовой проблематике // Вестник Юридического института МИИТ. 2015. № 4 (12).С. 80.

это то, на что направлен научный интерес в процессе познания объекта, постольку предмет может быть только основным. Составленный В. М. Корякиным систематизированный перечень диссертационных исследований, выполненных в период с 1950-х гг. по настоящее время, в которых нашли отражение те или иные проблемы транспортного права, включает около 570 диссертаций, в том числе 41 — на соискание учёной степени доктора юридических наук<sup>1</sup>.

И, наконец, система науки определяет содержание учебной дисциплины «Транспортное право», но при этом в систему учебного курса транспортного права входит далеко не всё, что содержится в науке. Система преподавания транспортного права включает только основной научный материал, необходимый обучающемуся для формирования знаний, навыков и умений, необходимых для предстоящей практической деятельности. Нормы транспортного права регулируют как управленческие отношения, так и отношения по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их в профильных учебных заведениях выделяется в специальный самостоятельный учебный курс. В этих взаимоотношениях (перевозчика и клиентуры) имеется ряд аспектов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. К таковым относятся, например, заключение долгосрочных договоров, подача транспортных средств, ответственность за невыполнение обязательств, тарифы, предъявление претензий и исков и т.д. Специальные части транспортного права — железнодорожное, внутренневодное, воздушное, морское и автомобильное право — касаются конкретных вопросов, регулирующих отношения на каждом виде транспорта с учётом его специфики, например, оформление транспортных документов, порядок лицензирования транспортной деятельности и т.д. При формировании учебного курса используется метод восхождения от абстрактного к конкретному: учебный материал располагается в определённой логической последовательности таким образом, чтобы понятия и термины были изучены до начала освоения нормативного материала, чтобы обеспечить переход в процессе получения знаний от наименее сложного к более сложному, чтобы разделение учебного материала на части дало возможность обучающемуся получить объёмное и цельное представление о транспортном праве. Также при построении курса должны быть учтены потребности обучающихся. Поскольку учебная дисциплина «Правовое обеспечение профессиональной деятельности (транспортное право)», по нашему мнению, подлежит изучению студентами различных специальностей (направлений) и специализаций (профилей), в содержании курса должны быть отражены вопросы управления на транспорте, социального обеспечения и труда работников транспорта, представляющие особый интерес для студентов, обучающихся по направлению

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Корякин В. М. Указ. соч. С. 83.

«Менеджмент»; договорных отношений, контроля, надзора и обеспечения законности в транспортной сфере, являющихся предметом особого интереса со стороны будущих юристов на транспорте; финансовохозяйственной и экономической деятельности, особо значимых для лиц, получающих образование по направлениям «Финансовый менеджмент» и «Экономика»; транспортной безопасности, правового регулирования транспортной деятельности, имеющих особое значение для успешной деятельности будущих специалистов инженерных специальностей и т.д. Указанные дидактические блоки, относящиеся к общей части транспортного права, нашли свой отражение в учебнике, подготовленном специалистами кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института МИИТ¹.

Таким образом, потребности реализации практико-ориентированного подхода к обучению предопределяют необходимость включения в учебный курс «Правовое обеспечение профессиональной деятельности (транспортное право)» разделов и тем, необходимых для формирования у обучающихся профессиональных компетенций с учётом их будущей деятельности. Соответственно, структура учебного курса может и должна быть соответствующим образом адаптирована.

Полагаем, что, принимая во внимание необходимость формирования у обучающихся — будущих специалистов на транспорте — высокой активной правовой культуры, развитого правосознания, в том числе профессионального, гражданской зрелости и общественной активности, преподавание учебной дисциплины «Правовое обеспечение профессиональной деятельности (транспортное право)» с позиций классической теории права, преломлённой через призму научной школы транспортного права, сформированной и развиваемой профессорско-преподавательским составом кафедры, позволит решить задачу формирования у студентов навыков анализа законодательства в сфере транспорта и умений соотносить положения тех или иных нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность транспорта, с общеправовыми категориями и институтами.

#### Литература

- 1. Андреев, В. К. Транспортное право : учеб. пособие. Калинин : Изд-во КГУ, 1977.
- 2. Баукин, В. Г. Железнодорожное транспортное право в системе российского права // Российского законодательство на рубеже веков: традиции и перспективы развития: сб. научных трудов / под ред. И. М. Филяниной. Хабаровск, 2007.
- 3. Гусаков, А. Г. Основные вопросы железнодорожного права. М. : Транспечать НКПС, 1925.
- 4. Духно, Н. А. Понятие и сущность транспортного права // Транспортное право. 2012. № 3.
  - 5. Духно, Н. А. Понятие, структура и содержание транспортного права //

 $<sup>^1</sup>$  Транспортное право. Общая часть : учебник / под ред. А. Н. Духно, А. И. Землина. М. : Изд-во Юридического института МИИТ, 2017.

Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации: сб. научных статей по материалам Первой Международной научно-практической конференции. — М.: Изд-во Юридического института МИИТ, 2007.

- 6. Жудро, А. К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1953.
- 7. Жуков, В. Н. Транспортное право как проблема теоретико-правовой науки. Теоритические проблемы формирования транспортного права : сб. научных статей / под ред. А. И. Бобылева, А. Н. Духно. Вып. 8. М., 2004.
- 8. Землин, А. И. К вопросу о включении транспортного права в Номенклатуру специальностей научных работников в сфере юриспруденции // Актуальные проблемы правового регулирования в транспортной сфере в условиях инновационного развития транспортного комплекса и формирования высокоскоростных транспортных систем: материалы Всероссийской научно-практической конференции, 24 апреля 2013 г. М.: МИИТ, 2013
- 9. Корякин, В. М. Некоторые выводы из анализа диссертационных исследований по транспортно-правовой проблематике // Вестник Юридического института МИИТ. 2015.  $N^{\circ}$  4 (12).
- 10. Мешера, В. Ф. Место морского права в системе советского права // Вестник Ленинского ун-та. Серия: Экономика, философия и право. 1956. № 5. Вып. 1.
- 11. Орданский, М. С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов: Изд-во Саратовского университета, 1981.
- 12. Орданский, М. С. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов: Изд-во Саратовского университета, 1981.
- 13. Транспортное право. Общая часть : учебник / под ред. А. Н. Духно, А. И. Землина. М. : Изд-во Юридического института МИИТ, 2017.

УДК 378

#### © Лобачёв С. Л.

— доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Информационно-математические технологии и информационное право», начальник отдела дистанционного обучения Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

# ДИСТАНЦИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ В ЮРИДИЧЕСКОМ ИНСТИТУТЕ МИИТ: ИСТОРИЯ, ВИДЫ РЕАЛИЗАЦИИ И ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ

**Аннотация.** В статье показано, как накопление опыта внедрения систем дистанционного образования приводит к возникновению новых форм использования дистанционных образовательных технологий. Вводятся понятие «комбинированное дистанционное обучение» и даётся его определение. Формулируются предложения по интеграции системы дистанционного образования (СДО) в информационно-образовательную среду крупного университета

**Ключевые слова:** дистанционное обучение (ДО), дистанционные образовательные технологии (ДОТ), полное ДО, частичное использование ДОТ, электронные образовательные ресурсы, информационно-образовательная среда (ИОС) университета.

#### © Lobachev S.

 doctor of technical sciences, professor, head of department «Information and mathematical technology and information law», head of department of distance education of Law Institute of the Russian University of transport

# DISTANCE EDUCATION AT THE LAW INSTITUTE MIIT: HISTORY, IMPLEMENTATION AND DEVELOPMENT

**Abstract.** The article shows how the accumulation of experience in the introduction of distance education systems leads to the emergence of new forms of using distance educational technologies. The notion of combined distance educational is introduced and its definition is given. Proposals are formulated for integrating system distance educational into the information and educational environment of a large university

Keywords: distance learning, distance educational technologies, full dis-

tance educational, electronic educational resources, information and educational environment of the university.

История развития и внедрение в учебный процесс дистанционных образовательных технологий (ДОТ) в России насчитывает уже около 25 лет. Первоначально они рассматривались как основа для создания систем дистанционного образования (СДО), обеспечивающих получение высшего образования без необходимости посещения вуза студентами. За эти годы был накоплен значительный опыт и различные модели интеграции ДОТ в учебный процесс традиционных вузов, в результате которого можно констатировать то, что практически каждая реализация СДО и сочетание используемых в ней ДОТ уникальны. Даже при использовании одинаковых технологий организационно-педагогическая модель системы дистанционного обучения (ДО) в целом в каждом вузе отличается оригинальностью.

Сложность реализации СДО в высшей школе в объёме полной образовательной программы привела к определённому спаду интереса к ДО после первых 10—15 лет работ в этом направлении и формированию направлений, ориентированных на использование ДОТ в более узком формате, например в рамках отдельных курсов, дисциплин или даже их частей. Накопление опыта создания электронных образовательных ресурсов (ЭОР) и опыта профессорско-преподавательского состава в использовании таких ресурсов привело к использованию ДОТ во всех формах образования и широкому использованию нового термина — электронное обучение (ЭО) [1]. Следует отметить, что под ЭО можно понимать всё, что угодно — от обмена письмами по электронной почте, до работы в компьютерном классе или в СДО.

Характерно, что чёткую границу между ЭО и ДОТ не могут провести даже многие специалисты системы образования. Подтверждением этого является Порядок применения организациями, осуществляющими образовательную деятельность, электронного обучения, дистанционных образовательных технологий при реализации образовательных программ [2], утверждённый в августе 2017 г., где ЭО и ДОТ используются как синонимы, без какой-либо разницы между ними.

Использование ДОТ на практике возможно в различных вариантах, основные из которых реализуются в Юридическом институте МИИТ.

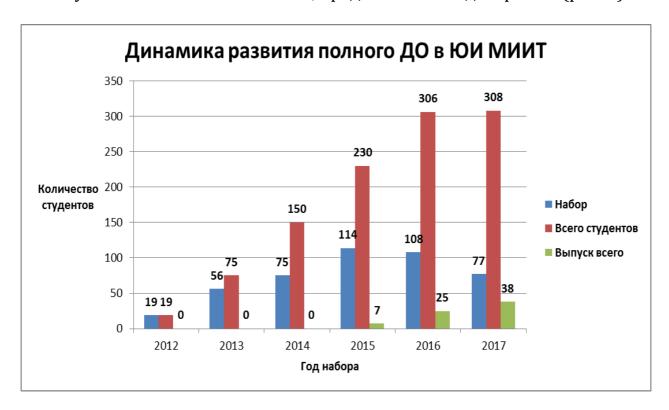
Развитие ДОТ в Юридическом институте началось в 2012 г. с набора небольшой группы студентов на обучение с полным использованием ДОТ без приезда в вуз — это то, что принято считать полным дистанционным обучением. Малочисленные группы первого набора позволили уделить больше времени работе с преподавателями, что обеспечило формирование базы учебно-методического обеспечения и получение преподавателями опыта работы в СДО Юридического института МИИТ [3].

На этом этапе проводилось формирование и отработка локальной нор-

мативной базы, регламентирующей порядок организации учебного процесса в СДО и документирование его результатов.

Проведённые на первом этапе работы позволили в дальнейшем проводить ежегодный набор на программы с полным использованием ДОТ и уже через три года выпустить первых специалистов, обучавшихся по сокращённой программе второго высшего образования.

В целом, динамика количественных показателей набора, общей численности и выпуска специалистов, обучающихся через СДО Юридического института МИИТ с 2012 по 2017 гг., представлена на диаграмме (рис. 1).



Puc. 1

Как видно на диаграмме, начиная с 2016 г. наблюдается некоторый спад набора на ДО, что объясняется рядом причин, не имеющих отношения к реальному спросу на обучение в СДО, а именно:

- решением администрации МИИТ из перечня специальностей СДО Юридического института МИИТ было удалено одно направление подготовки специалистов;
- решением Минобрнауки России запрещено получение первого высшего образования по направлению «Юриспруденция» по заочной форме обучения;
- в соответствии с новым стандартом на специальность запрещено использование полного ДО при подготовке специалистов по специальности «Правовое обеспечение национальной безопасности».

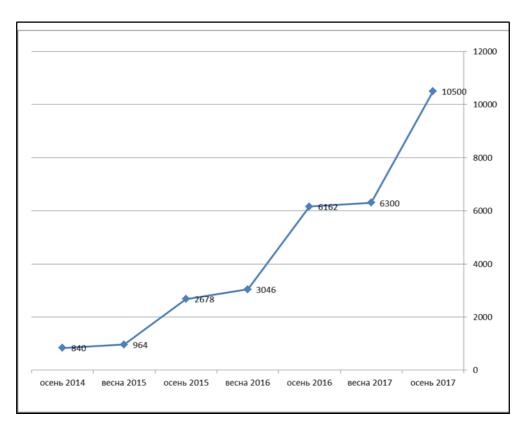
Таким образом, из пяти специальностей и направлений, по которым СДО проводила набор в 2012—2015 гг., к 2017 г. только по двум не про-

изошли принципиальные изменения требований подготовки специалистов, которые в той или иной степени сократили контингент потенциальных студентов СДО.

Опыт работы в СДО, накопленный преподавателями за первые три года, привёл к возникновению нового направления использования ДОТ в учебном процессе института, а именно — частичное использование ДОТ во всех формах обучения.

Частичное ДО (ЧДО) представляет собой перевод конкретной дисциплины или её части на изучение через СДО с использованием ЭОР, находящихся в СДО. Перевод возможен как теоретической части дисциплины, так и практических работ, а также промежуточного контроля знаний студентов. В 2014 г. разработан локальный нормативных акт — Порядок перевода изучения дисциплин на изучение с использованием ДОТ, который регламентирует действия преподавателей, кафедр и учебных подразделений.

Решение о переводе дисциплины или её части на изучение с использованием ДОТ принимается по инициативе преподавателя, по согласованию с заведующим кафедрой, учебным отделом и отделом ДО. По мере накопления преподавателями опыта работы в СДО популярность ЧДО постоянно растёт. График, представленный на рис. 2, отражает рост числа академических часов, переводимых преподавателями Юридического института на изучение дисциплин с использованием ДОТ.



Puc. 2

Как следует из рис. 2, за три года внедрения ЧДО в учебный процесс объем занятий, переведённых в СДО, возрос с 840 часов в осеннем семестре 2014 г. до 10 500 часов в осеннем семестре 2017 г., т.е. более чем в 12 раз. Общее число преподавателей, ведущих обучение через СДО в осеннем семестре 2017 г., составило более 100 человек.

В основе резкого роста популярности ДОТ среди преподавателей лежит ряд факторов, к основным из которых можно отнести следующие:

- накопление опыта работы в СДО;
- накопление базы ЭОР в СДО;
- удобство работы в СДО как для преподавателей, так и для студентов;
- поддержка руководством Юридического института работ по совершенствованию ДОТ и их внедрению во все формы обучения.

Если обратиться к количественным показателям базы ЭОР, то на конец 2017 г. она содержит:

- полнотекстовые конспекты лекций и методические указания по выполнению практических работ по более чем 200 дисциплинам;
  - видеолекции по 45 дисциплинам;
  - базу тестовых вопросов боле 45 000 вопросов.

В состав комплектов учебно-методического обеспечения по каждой дисциплине входят кроме вышеперечисленных ещё рабочие программы, глоссарии, иллюстративные материалы и т.д.

Накопленный опыт позволил поставить вопрос о плановом использовании ДОТ в очно-заочной форме обучения. Речь идёт о планировании изучения ряда дисциплин с использованием ДОТ не по инициативе преподавателей и кафедр, а на этапе составления расписания занятий. К реализации такого подхода Юридический институт приступил в 2017 г., когда при наборе абитуриентов на очно-заочную форму они получали информацию об организации учебного процесса с использованием ДОТ. Это позволило уйти от ежедневного приезда в вуз после работы, что, в свою очередь, стало дополнительным привлекательным фактором для абитуриентов, поступающих на данную форму обучения. Подтверждением правильности такого подхода явилось более чем двукратное увеличение числа студентов на первом курсе вечернего отделения в 2017 г. по сравнению с 2016 г.

Организация учебного процесса очно-заочной формы обучения отличается от организации при полном ДО и при ЧДО. Можно говорить о том, что в институте сейчас реализуются три вида организации обучения с использованием ДОТ:

- полное ДО (заочная форма без посещения вуза);
- частичное ДО (по отдельным дисциплинам во всех формах обучения по инициативе преподавателей и кафедр);
- комбинированное ДО (плановая интеграция занятий с использованием ДОТ в расписание занятий, при сохранении очных занятий по профильным дисциплинам).

Надо подчеркнуть, что решение вопросов документационного обеспечения всех видов использования ДОТ в Юридическом институте обеспечено соответствующей локальной нормативной базой, что позволило интегрировать их в типовой документооборот традиционного вуза [3, 4].

С целью анализа мнения студентов о различных видах организации учебного процесса на сайте Юридического института с февраля 2017 г. ведётся опрос мнения студентов о наиболее предпочтительной организации учебного процесса. Результаты, полученные за первые полгода опроса, представлены на рис. 3.



Puc. 3

Интересно, что только немногим более 40% студентов высказались за занятия без использования ДОТ. Не менее любопытно, что вторая по популярности организация учебного процесса — это полное ДО без посещения вуза. Если учесть и остальные участвующие в опросе виды организации обучения, то за использование ДОТ в различных сочетаниях высказалось около 58% из почти 500 студентов, принявших участие в опросе.

В заключении хотелось бы остановиться на вопросе о месте СДО в общей информационно-образовательной среде (ИОС) крупного университета. Наверно трудно надеяться на то, что в крупном университете, с десятком и более институтов, академий и факультетов разного профиля, может существовать единый центр дистанционного обучения, по всем специальностям университета. Более логично, когда институты и факультеты в составе университета самостоятельно создают и реализуют собственные СДО, при условии их интеграции в ИОС университета. Интеграция должна осуществляться на информационном уровне и не затрагивать реализуемые различными СДО технологии и программные средства. Прежде всего это связано с тем, что СДО, создаваемые на факультетах и в институтах университета, ориентированы на специальности, реализуемые данным конкретным подразделением и на кадровый состав, обеспечивающий функционирование конкретной СДО.

Стремление к организационной или технологической централизации работ по использованию ДОТ в конечной итоге убивает инициативу и проводит к свёртыванию объёмов использования ДОТ, в то время как интеграция на информационном уровне позволяет, при сохранении инициативных наработок, проводить сопоставление по интегральным показателям результатов использования ДОТ по различным направлениям подготовки специалистов и является сильным маркетинговым средством стимулирования таких работ.

Ещё один вопрос, существенно влияющий на динамику развития полного ДО и его популярность, — это приём на ДО без приезда в вуз. Технологические и организационные процедуры такой организации приёма проработаны [5]. Однако по целому ряду причин приём через Интернет реализуется в отечественной системе образования очень ограничено, что не может не отразиться на доступности ДО для отдалённых регионов России. Ещё большее значение наличие такого вида приёма в вузы имеет на реализуемость экспорта отечественного образования и его доступности для многочисленных русскоязычных диаспор в различных странах мира.

#### Литература

- 1. Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».
- 2. Приказ Минобрнауки России от 23 августа 2017 г. № 816 «Об утверждении Порядка применения организациями, осуществляющими образовательную деятельность, электронного обучения, дистанционных образовательных технологий при реализации образовательных программ».
- 3. Лобачёв, С. Л. Организация учебного процесса в системе дистанционного обучения и его документационное обеспечение / С. Л. Лобачёв, О. А. Малыгин, Е. Ю. Петровская // Вестник Юридического института МИИТ. 2015. № 2 (10) // URL: http://ui-miit.ru/files/docs/vestnik\_ui\_10.pdf
- 4. Андрианова, Н. В. Дистанционное обучение в правовом колледже МИИТ: организация, технология и опыт внедрения / Н. В. Андрианова, С. Л. Лобачёв // Транспортное право и безопасность. 2017. № 2 (14) // URL: http://uimiit.ru/files/docs/trans-safety/trans\_safety\_14.pdf
- 5. Лобачёв, С. Л. Приём в вузы on-line как основ-ной фактор ускорения развития дистанционного образования в Российской Федерации / С. Л. Лобачёв, О. А. Малыгин // Вестник Юридического института МИИТ. 2017. № 3 (15) // URL: http://ui-miit.ru/files/docs/vestnik-ui/vestnik\_ui\_19.pdf

### ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 347.463

#### © Корякин В. М.

— доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

## НУЖЕН ЗАКОН ОБ ОСНОВАХ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Аннотация.** В статье поднимается вопрос о необходимости разработки и принятия единого законодательного акта, определяющего основы государственной политики Российской Федерации в сфере транспортной деятельности, обосновываются основные положения концепции указанного законопроекта.

**Ключевые слова:** транспорт; транспортная деятельность; транспортная политика; транспортный комплекс.

#### © Koryakin V.

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

## THE LAW ON FUNDAMENTALS OF STATE REGULATION OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION

**Abstract.** The article raises the question about necessity of development and adoption of a single legislative act, defining the foundations of state policy of the Russian Federation in the field of transport, supported the basic provisions of the concept of the bill.

**Keywords:** transport; transport activities; transport policy; transport complex.

Главными целями-ценностями для большинства государств, включая Россию, объективно были и остаются сохранение их территориальной це-

лостности и суверенитета, а также возможность получения ресурсов (как материальных, так и интеллектуальных), необходимых для устойчивого развития общества. Для того чтобы стабильно получать ресурсы и распределять их по всей огромной территории нашей страны, необходима хорошо развитая транспортная система. Из указанного интереса вытекают смысл и предназначение транспортной деятельности, регулируемой транспортным правом.

Транспортный комплекс в России, как огромном континентальном сухопутном климатически холодном государственном образовании, всегда был и продолжает оставаться весьма значимым средством обеспечения жизнедеятельности общества. В XXI в. транспортная система вообще и российская в частности выведена на качественно новый уровень, поскольку глобальный процесс придал национальным транспортным системам статус важнейшего элемента управления экономикой, что меняет сам характер социально-политической динамики. Происходит процесс экономизации политики, когда решение политических задач и достижение политических целей происходит экономическими методами. В этих условиях транспорт и энергетика продолжают оставаться важнейшими детерминантами развития человечества, а в процессах международного разделения труда транспортный компонент становится все более и более важ-Hы $M^1$ .

Все это определяет значимость транспортных отношений, уровень развития которых во многом определяет уровень развития страны и цивилизации общества, конкурентоспособность российской экономики, степень обеспечения прав и свобод человека и гражданина. Транспортные отношения представляют собой довольно обширную совокупность общественных отношений, так или иначе связанных с транспортной деятельностью, под которой согласно Модельному закону о транспортной деятельности от 31 октября 2007 г.2 понимается деятельность, связанная с выполнением организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным (морским, речным) и другими видами транспорта или сочетанием этих видов транспорта, в том числе транспортно-экспедиционная деятельность и другие, связанные с перевозкой транспортные работы и (или) услуги, выполняемые на договорной основе или иных законных основаниях.

Сказанное позволяет утверждать, что государственная транспортная политика все более выдвигается на одно из первых мест в обеспечении стабильного социально-экономического развития страны. Главным субъектом транспортной политики является государство и создаваемые им ор-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Харламова Ю. А.* Железнодорожный комплекс в политических процессах Российского государства: дис. ... д-ра полит. наук. М., 2010. С. 3.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Информационный бюллетень Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ. 2007. № 41.

ганы и учреждения. Теоретическое осмысление транспортной практики, её оценка и выводы из неё находят своё воплощение в планах и прогнозах развития как транспортного комплекса в целом, так и отдельных видов транспорта. Ныне действующая Транспортная стратегия России на период до 2030 г., утверждённая распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, представляет собой изложение официальной позиции государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли. При этом транспорт как системообразующий элемент экономики и генератор инвестиционного и инновационного спроса на продукцию рассматривается в данном документе в качестве самостоятельной точки роста экономики.

По своему предназначению транспортная политика призвана:

- а) оценивать возможность, необходимость и перспективы развития транспортного комплекса страны;
- б) определять количественные и качественные характеристики транспортной системы страны в интересах экономического развития, повышения её обороноспособности;
- в) вырабатывать механизм реализации планов развития транспортного комплекса $^1$ .

Как известно, любая политика только тогда становится реальной силой, способной действительно каким-то образом поменять общественные отношения, когда она воплощается в право, находит отражение в законодательстве государства. Право — наиболее эффективный проводник выраженной в нем политики. Политика, воплотившись в право, уже не только самостоятельно, но и с помощью правовых средств оказывает обратное воздействие на материальную жизнь общества. В полной мере это относится к сфере транспортной деятельности государства.

Исторический опыт нашей страны убедительно показывает, что попытки проводить ту или иную политику без правового обеспечения, как правило, терпят провал из-за недостатка нормативно-правовой базы, скрепляющей правовой воли, выраженной в юридических нормах. В то же время и транспортная политика может быть эффективной лишь в том случае, если она опирается на твёрдую, легитимную, авторитетную власть — как на уровне в целом государства, так и на уровне его органов и организаций, уполномоченных на проведение государственной политики в сфере транспорта. Государственная власть, транспортная политика и транспортное право всегда шли рядом, поддерживая друг друга в дости-

 $<sup>^1</sup>$  Духно Н. А., Корякин В. М. Теория транспортного права : монография. М. : Юрлитинформ, 2016. С. 187.

жении общих целей и тесно взаимодействуя между собой. Это подтверждает исторический опыт нашего государства ещё со времён Петра I, когда развитие транспортного комплекса страны было возведено в ранг государственной политики<sup>1</sup>. По справедливому утверждению Н. И. Матузова, «власть, не ограниченная правом — опасна; право, не обеспеченное властью, бессильно. Эти два начала должны синхронно корреспондировать друг другу»<sup>2</sup>.

В настоящее время сфера транспортной деятельности регулируется, по нашим подсчётам, не менее чем 22 законодательными актами<sup>3</sup>. На первый взгляд, этого вполне достаточно, чтобы обеспечить всестороннее правовое регулирование всего комплекса многообразных общественных отношений, возникающих в транспортной сфере. Однако каждый из законодательных актов данного перечня регулирует лишь отдельные аспекты транспортной деятельности (функционирование инфраструктуры различных видов транспорта; перевозки различными видами транспорта; вопросы обеспечения транспортной безопасности, транспортное страхование и др.). В то же время единого, системообразующего законодательного акта, который определял бы основы государственной политики в сфере транспортной деятельности Российской Федерации, не имеется. В связи с этим существует настоятельная потребность в разработке и принятии федерального закона «Об основах государственного регулирования транспортной деятельности в Российской Федерации». Целями данного закона должны, по нашему мнению, стать:

- 1) обеспечение единства экономического пространства в Российской Федерации путём установления единых требований к организации и осуществлению транспортной деятельности;
- 2) развитие транспортной деятельности в целях удовлетворения потребностей отраслей экономики в транспортных услугах, обеспечения доступности транспортных услуг для населения, формирования конкурентной среды в транспортной сфере, поддержки российских транспортных организацией и производителей транспортных средств;
- 3) обеспечение соблюдения прав и законных интересов юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих транспортную деятельность, баланса экономических интересов указанных хозяйствующих субъектов, а также обеспечение при этом соблюдения прав и законных интересов населения;
- 4) планирование и государственное субсидирование гармоничного и сбалансированного развития транспортной инфраструктуры различных видов транспорта (сети железных и автомобильных дорог, речных и морских портов, аэропортов, трубопроводного транспорта и т.п.);

<sup>1</sup> Духно Н. А., Корякин В. М. О соотношении транспортного права и транспортной политики // Транспортное право и безопасность. 2016. № 6.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Матузов Н. И. Актуальные проблемы теории права. Саратов, 2004. С. 325.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Духно Н. А., Корякин В. М. Теория транспортного права. С. 263—267.

- 5) разграничение полномочий между федеральными органами государственной власти, органами государственной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления в области регулирования транспортной деятельности;
- 6) закрепление единой терминологии в сфере транспортной деятельности;
- 7) осуществление государственного регулирования сотрудничества Российской Федерации и отечественных транспортных организаций с иностранными государствами и иностранными транспортными организациями в осуществлении международных перевозок и в развитии транспортной инфраструктуры;
- 8) кадровое обеспечение транспортного комплекса путём развития системы транспортных образовательных организаций, совершенствования транспортного образования:
- 9) стимулирование и государственная поддержка научных исследований в интересах развития транспортного комплекса страны.

Безусловно, это далеко не полный перечень тех задач, которые призван решать федеральный закон «Об основах государственного регулирования транспортной деятельности в Российской Федерации». Но это направление нормотворческой деятельности представляется одним из актуальных на современном этапе социально-экономического развития страны.

#### Литература

- 1. Духно, Н. А. Теория транспортного права : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. М. : Юрлитинформ, 2016.
- 2. Духно, Н. А. О соотношении транспортного права и транспортной политики / Н. А. Духно, В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. 2016. № 6.
  - 3. Матузов, Н. И. Актуальные проблемы теории права. Саратов, 2004.
- 4. Харламова, Ю. А. Железнодорожный комплекс в политических процессах Российского государства: дис. ... д-ра полит. наук. М., 2010.

УДК 342.52:340.134

#### © Климова А. О.

— аспирант Юридического института Российский университет транспорта (МИИТ) annaolegovna.92@mail.ru

# ПРОЦЕДУРА СОГЛАСОВАНИЯ ПРОЕКТА ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СВЯЗИ С СОЗДАНИЕМ СЕТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ТРАНСПОРТА»

**Аннотация.** В статье рассматриваются цели разрабатываемого законопроекта о высокоскоростных железнодорожных магистралях. Приводится список основных законов, подлежащих дополнению. Также автором прописывается процедура общественного обсуждения и согласования проекта закона с заинтересованными ведомствами.

**Ключевые слова:** проект федерального закона; согласование; высокоскоростной железнодорожный транспорт.

#### © Klimova A.

graduate of Law Institute
 of the Russian University of transport

# THE APPROVAL PROCEDURE OF THE PROJECT OF THE FEDERAL LAW «ON AMENDMENTS TO CERTAIN LEGISLATIVE ACTS OF THE RUSSIAN FEDERATION IN CONNECTION WITH THE ESTABLISHMENT OF A NETWORK OF HIGH-SPEED TRANSPORT»

**Abstract.** The article discusses the goal of the developed draft law on high-speed railway lines. Lists the major laws, subject to Supplement. The author also prescribes the procedure of public discussion and approval of the draft law with the concerned departments.

Keywords: the draft federal law; harmonization; high-speed rail transport.

С выходом на мировой уровень экономики перед Российской Федерацией стоит важнейшая задача в отношении её стратегически важных инфраструктурных отраслей, поскольку многие ведущие отрасли, которые максимально участвуют в становлении экономического фундамента, нуждаются в революционных изменениях. Так, уровень дохода в Российской Федерации должен с каждым годом увеличиваться, что предопределяет разработку новых инновационных проектов.

Проект строительства высокоскоростных железных дорог является беспрецедентным на территории РФ. Пилотным участком выступит высокоскоростная магистраль (ВСМ) «Москва—Казань».

Разработка, реализация и ввод в эксплуатацию национального проекта ВСМ «Москва-Казань» послужит мощным прорывом в железнодорожной отрасли. Данный проект позволит улучшить не только экономические показатели нашего государства, но и существенно окажет поддержку развитию социального благополучия в регионах России.

На фоне стремительного развития сети высокоскоростных магистралей необходимо модернизировать сложившуюся нормативно-правовую базу.

Таким образом, в целях обеспечения безопасности общества и государства при взаимодействии на высокоскоростной железнодорожной магистрали в соответствии с распоряжением Правительства РФ принято решение о разработке проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием сети высокоскоростного транспорта». Предметом правового регулирования данного законопроекта выступают общественные и государственные взаимоотношения, непосредственно связанные с созданием сети высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Так, в соответствии с сетевым планом-графиком мероприятий реализации проекта строительства ВСМ «Москва—Казань» Минтрансом России разработан и внесён в Правительство РФ проект федерального закона. Законопроект направлен в первую очередь на формирование благоприятных правовых условий для реализации и внедрения новой инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, также нормы законопроекта включают сокращение инвестиционных вложений, и самое главное — указанный законопроект максимально направлен на поддержание транспортной безопасности.

Указанный проект федерального закона предполагает внесение изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации, а также в Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «О внесении изменений в Земельный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации», «О введении в действие Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации», «О введении в действие Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации».

Согласно ст. 72 Конституции РФ принятие и внесение изменений в федеральные конституционные законы, в федеральные законы с целью обеспечения их соответствия Конституции РФ и федеральным законам, относится к предмету ведения Российской Федерации.

В связи с изложенным разработка и принятие законопроектов соответствует сфере ведения нашего государства.

Таким образом, разработка, строительство и ввод в эксплуатацию масштабного национального проекта, связанного со строительством высокоскоростных железнодорожных магистралей, нуждается в приведении к правовому знаменателю всей законодательной базы.

Также законодательным базисом регулирования отношений, затрагиваемых указанным законопроектом, выступают в первую очередь Федеральные законы от 29 декабря 2004 г. № 191-ФЗ «О введении Градостроительного кодекса Российской Федерации» и от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Вопрос реализации инвестиционного проекта строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей является стратегически важным для Российской Федерации, поэтому необходимо предусмотреть все возможные коллизии в его применении, а также в целях избежания антикоррупционной составляющей, Минтрансом России соблюдён ряд требований.

В соответствии с Правилами проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Евразийской экономической комиссии, утверждёнными постановлением Правительства РФ от 17 декабря 2012 г. № 1318, Минтрансом России на официальном сайте regulation.gov.ru в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» проведено общественное обсуждение проекта федерального закона. Предложения и замечания по представленному проекту федерального закона в рамках общественного обсуждения не поступали.

На проект федерального закона получено заключение Минэкономразвития России об оценке регулирующего воздействия, в соответствии с которым не выявлены положения, вводящие избыточные обязанности, запреты и ограничения для физических и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

Кроме того, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2010 г. № 96 «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов» заключений по результатам независимой антикоррупционной экспертизы в Минтранс России по представленному проекту также не поступало.

Полагаем важным отметить, что указанный проект федерального закона согласован Минэкономразвития России, Минстроем России, Минэнерго России.

### ЗАЩИТА ПРАВ И ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ СУБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 349.22

#### © Тимонина И. В.

— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта

#### ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РАСТОРЖЕНИЯ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА ПО ИНИЦИАТИВЕ РАБОТОДАТЕЛЯ НА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

**Аннотация.** В статье автор рассматривает вопросы, касающиеся порядка прекращения трудового договора по инициативе работодателя как в связи с виновными действиями работника и нарушением им трудовой дисциплины, так и в отсутствие вины лиц, работающих в транспортной отрасли.

**Ключевые слова:** правоотношения; транспорт; расторжение трудового договора; правовое регулирование; субъекты трудового договора; увольнение; трудовое законодательство; предприятия транспорта.

#### © Timonina I.

 candidate of legal sciences, docent of the department «Theory of law and natural resources law» of Law institute of the Russian university of transport

## LEGAL REGULATION OF THE TERMINATION OF THE EMPLOYMENT CONTRACT BY THE EMPLOYER FOR TRANSPORT COMPANIES

**Abstract.** In the article author considers issues relating to procedures for the termination of the employment contract on the initiative of the employer in connection with the guilty actions of the worker and violation of labor discipline, and in the absence of fault of the persons working in the transport industry.

**Keywords:** egal; transport; termination of the employment contract; legal regulation; subjects of the employment contract; dismissal; labour law and business transport.

Изучение правоотношений, связанных с увольнением работника по инициативе работодателя, в том числе на предприятиях транспорта, в настоящее время является важным направлением научно-правовых исследований. Поэтому социальная значимость данных отношений, возникающих между участниками трудовых отношений, чрезвычайно велика.

Следует отметить, что неэффективность регулирования данных отношений между субъектами трудового договора увеличивает напряжённость в сфере труда и обществе в целом.

Вносимые в трудовое законодательство изменения коснулись и правоотношений, связанных с расторжением трудового договора, но вместе с тем существовавшие ранее проблемы в данной сфере остались и имеют место в настоящее время.

Правоприменительная практика показывает, что в сфере отношений, связанных с увольнением работника по инициативе работодателя на транспортных предприятиях, нередко возникают конфликты. В некоторых случаях при расторжении трудового договора по инициативе работодателя нарушаются права работников.

Необходимо обратить внимание на тот факт, что возникающие проблемы зачастую субъективны и обусловлены незнанием участниками отношений законодательства, неумением работником последовательно отстаивать свои интересы, отсутствием эффективных механизмов защиты нарушенных прав.

Но при этом в отношении работодателя существующие в трудовом законодательстве ограничения не всегда обоснованы, так как не всегда обеспечивают его экономические интересы, что негативно сказывается на кадровой политике транспортной организации.

Понятно, что цели и интересы субъектов трудового договора различны. Трудовое законодательство в равной степени признает это и направлено на обеспечение интересов обеих сторон. Поэтому в обязательном порядке трудовое законодательство должно сохранять оптимальный баланс в системе прав, законных интересов и обязанностей субъектов трудового договора.

Дальнейшее развитие правового регулирования прекращения трудового договора по российскому трудовому законодательству должно определяться в русле утверждённых международно-правовых стандартов.

Поэтому в целях устранения имеющиеся противоречий необходимо постоянно отслеживать статистику рынка труда, анализировать нормативные правовые акты, изучать правоприменительную практику, вносить изменения и дополнения в законодательство о труде.

Очевидно, что трудовой договор, заключённый на неопределённый срок, на предприятиях транспорта подразумевает его длительное действие, однако любые правоотношения между субъектами в силу некоторых причин могут быть прекращены, особенно если учесть специфику транспортной отрасли. И в тех случаях, когда это происходит по инициа-

тиве работодателя вопреки воле работника, между субъектами возникают противоречия, что приводит к конфликту сторон.

Поскольку необоснованные прекращения трудовых договоров вызывают такие неблагоприятные последствия, как безработица, государство, преследуя цель стабилизировать трудовые и иные социальные отношения, регулирует порядок прекращения трудового договора.

Как правило, к основаниям прекращения трудового договора обычно относят юридические факты, т.е. такие обстоятельства, при наличии которых закон допускает прекращение трудового договора. Такие основания прекращения трудового договора, перечислены в ст. 77 ТК РФ, и распространяются на всех работников. Перечень этих оснований не является исчерпывающим, так как трудовой договор может быть прекращён и по другим основаниям, предусмотренным ТК РФ и иными федеральными законами (ч. 2 ст. 77 ТК).

Расторжение трудового договора прекращает трудовое правоотношение, раннее возникшее на основании трудового договора, заключаемого сторонами.

Во многих случаях инициатива прекращения трудового договора принадлежит работодателю, и зачастую право работодателя расторгнуть трудовой договор не связано с его желанием наказать работника, а вызвано объективными причинами.

Правовое регулирование труда лиц, работающих на предприятиях транспорта, имеет свои особенности.

Следует понимать, что правовая модель прекращения трудового договора по инициативе работодателя при отсутствии виновных действий работника по существу представляет собой разновидность правового дозволения на фоне общего запрета. И в основе применения такого режима зачастую лежит обоснованное (экономически, социально) желание законодателя предоставить работодателю определённые преимущества. То есть прекращение трудового договора по инициативе работодателя при отсутствии виновных действий работника является исключением из принципа стабильности трудовых правоотношений. В этих случаях принцип законности не нарушается, так основания расторжения трудового договора предусмотрены трудовым законодательством.

Работодателю следует помнить о том, что в случаях, когда прекращение трудового договора с работником транспортной организации происходит по инициативе самого работодателя, но по основаниям, не связанным с виной работника (например, реорганизация предприятия, сокращение численности или штата работников и т.д.) работник, как сторона трудового отношения, особо нуждается в правовой защите. В этих случаях работодатель обязан предупредить в установленный срок работника об увольнении с возможностью поиска увольняемым другой работы; предложить ему другую имеющуюся работу; соблюдать норму, регулирующую преимущественное право на оставление работника на работе.

Поэтому соблюдение трудового законодательства должно жёстко контролироваться государством в этих случаях, а работодатель должен чётко следовать установленным законом принципам.

Основания расторжения трудового договора по инициативе работодателя в связи с виновными действиями работника транспорта классифицируются исходя из характера и особенностей выполнения работником его трудовой функции (п. 7—10 ч. 1 ст. 81, гл. 51 ТК. РФ).

Поскольку транспортные средства являются источниками повышенной опасности, трудовое законодательство предъявляет особые требования к приёму на работу, рабочему времени, времени отдыха, дисциплине труда и увольнению лиц, работающих на транспортных предприятиях в целях минимизации несчастных случаев и причинения ущерба пассажирам.

Дисциплина данной категории работников регулируется не только ТК РФ, но и положениями (уставами) о дисциплине, устанавливаемыми федеральными законами. И практически во всех случаях, нарушение дисциплины труда влечёт расторжение трудового договора с работником транспортного предприятия.

Устав о дисциплине работников транспорта предусматривает дополнительные по сравнению с нормами ТК РФ виды поощрения и дисциплинарного взыскания, дополнительные основания увольнения, с учётом особенностей в порядке применения дисциплинарных взысканий, обусловленных спецификой работы.

В соответствии со ст. 330 ТК РФ положения (уставы) о дисциплине работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, утверждаются федеральными законами.

А. В. Ефремов обращает внимание на тот факт, что увольнение работника за совершение дисциплинарного проступка является крайней мерой дисциплинарных взысканий и только в определённых законом случаях.

Серьёзным нарушением трудовой дисциплины считается прогул, появление работника на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, нарушение правил охраны труда и т.п. случаи, указанные в ст. 81 ТК РФ.

Исходя из вышеизложенного, работодателю необходимо помнить о том, что увольнение работника транспортного предприятия по указанным основаниям может наступить лишь при совершенном им дисциплинарном проступке, являющемся основанием для привлечения его к дисциплинарной ответственности.

Совершенный работником проступок повлечёт обязательное расторжение трудового договора, например, в том случае, если работник транспорта нарушил правила охраны труда, и результатом такого нарушения мог быть несчастный случай.

Работодатель должен помнить, что трудовым законодательством чётко регулируются порядок и процедура расторжения трудового договора по его инициативе в связи с виновными действиями работника, которые

должны быть соблюдены и нарушение которых влечёт за собой признание судом необоснованности увольнения работника и основание для его восстановления на работе.

Поэтому знание и соблюдение порядка расторжения трудовых договоров с работниками является юридической обязанностью работодателя и его представителей, одним из условий соблюдения принципа законности увольнения.

Работодатели часто допускают ошибки по разным причинам, связанные с некоторой неясностью норм закона, а порой — неопределённостью используемых правовых понятий, нечёткостью сформулированных процедурных требований, пробелом в законодательстве.

Охране и защите трудовых прав граждан способствует правильное и быстрое разрешение трудовых споров, восстановление их нарушенных прав и укрепление принципа законности в области труда.

Судебная практика 2015—2017 гг., показывает, что немалое количество судебных решений вынесено в пользу работников, уволенных по инициативе работодателя, в связи с тем, что работодателями были допущены нарушения процедуры увольнения.

Учёные отмечают, что распространены и сознательные нарушения установленного порядка увольнения, что свидетельствует о низком уровне правовой культуры работодателя.

Во избежание судебных ошибок закон установил обязанность работодателя представлять суду доказательства наличия законного основания для расторжения трудового договора, что также способствует соблюдению принципа законности и защите в полном объёме трудовых прав работников.

Для расторжения трудового договора по инициативе работодателя, даже в связи с виновными действиями работника, должны быть веские основания. Расторжение трудового договора по инициативе работодателя при отсутствии виновных действий работника не является формой ответственности, хотя и связано с лишением субъективных прав работника по трудовому договору, и в этих случаях для прекращения трудового договора не требуется наличие правонарушения.

Поэтому трудовое законодательство и дальше нуждается в конкретизации норм, регулирующих одностороннее расторжение трудового договора по инициативе работодателя, особенно по основаниям, не связанным с виной работника. Во избежание в дальнейшем нарушений и конфликтов между субъектами трудового договора необходима чёткая правовая регламентация данных трудовых правоотношений.

#### Литература

- 1. Тихомиров, М. Ю. Расторжение трудового договора по инициативе работодателя // Право и экономика. 2009. № 2. С. 91.
  - 2. Уткин, С. Н. Увольнение работника // Кадровик. 2009. № 2. С. 42.

- 3. Власов, В. И. Наиболее распространённые основания для увольнения работников при реструктуризации организаций / В. И. Власов, О. М. Крапивин // Гражданин и право. 2015. № 2. С. 77.
- 4. Ефремов, А. В. Увольнение как дисциплинарное взыскание // Гражданин и право. 2014. № 7. С. 77.
- 5. Долинская, Л. М. Признание увольнения незаконным: правовые последствия и документальное оформление // Законы России. Опыт. Анализ. Практика. 2011. № 4. С. 27.
- 6. Орловский, Ю. П. Актуальные вопросы о незаконном увольнении // Законы России. Опыт. Анализ. Практика. 2011. № 4. С. 10.
  - 7. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ.
- 8. Тимонина, И. В. Отличие трудового договора от гражданско-правовых договоров // Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. Серия 2: Юридические науки. 2014.  $N^{\circ}$  2(5). С 102—105.

#### БОРЬБА С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.85:343.346

#### © Шиян В. И.

— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

#### © Лисовицкий С. П.

 преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
 Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

## СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ НЕЗАКОННОГО ОБОРОТА НАРКОТИКОВ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА

**Аннотация.** На основе анализа статистических данных ФКУ «ГИАЦ МВД России» в статье содержится характеристика современного состояния и тенденций незаконного оборота наркотиков на объектах транспорта. Подобная информация позволит целенаправленно применять управленческие решения и повысить защищённость пассажиров от преступных деяний.

**Ключевые слова:** незаконный оборот наркотиков; объекты транспорта; криминологическая характеристика преступности; современные тенденции; личность преступника.

#### © Shiyan V. I.

 candidate of legal sciences, docent of the department «Criminal law, criminal process and criminalistics» of Law institute of the Russian university of transport

#### © Lisovitskiy S. P.

 lecturer of the department «Criminal law, criminal process and criminalistics» of Law institute of the Russian university of transport

## STATUS AND TRENDS OF ILLICIT DRUG TRAFFICKING ON THE TRANSPORT FACILITIES

Abctract. Based on the analysis of the statistical data of the PKU «GIAC of the Ministry of Internal Affairs of Russia» the article contains a description of the current state and trends of illicit drug trafficking on thetransport facilities. Such information will allow purposeful application of management decisions and increase the security of passengers from criminal acts.

Keywords: illicitdrug trafficking; transport facilities; criminological characteristics of crime; current trends; the identity of the criminal.

национальной безопасности Российской Стратегией Федерации, утверждённой Указом Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683, незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ отнесён к числу основных угроз государственной и общественной безопасности.

По данным Минздрава России и ФСИН России в стране на 1 января 2017 г. зарегистрировано 581,6 тыс. потребителей наркотических средств и психотропных веществ. В 2016 г. количество смертельных отравлений наркотиками составило 5766 случаев.

Практически каждый пятый (в среднем 19,4%) наркопотребитель приобщается к наркотикам в возрасте до 15 лет; 72,3% — в возрасте 16—25 лет.

Из всех физических лиц, в отношении которых составлены протоколы об административных правонарушениях, 82,1% (97458) — это лица, совершившие правонарушения, связанные с потреблением наркотиков или в состоянии наркотического опьянения1.

С 2012 г. отмечается стабильный рост числа выявленных лиц, совершивших преступления в состоянии наркотического опьянения на объектах транспорта. Если в 2012 г. их количество составляло 1306 чел., то в 2016 г. — 2426 человек (+86%) (рис. 1). Обозначенная тенденция оказывает отрицательное влияние на обеспечение транспортной безопасности, повышение защищённости пассажиров и персонала от преступных деяний.

Немедицинское потребление наркотиков приводит к развитию наркомании (от греч. narke — оцепенение, mania — безумие, сумасшествие) социально опасного хронического психического заболевания, которое выражается в том, что жизнедеятельность организма поддерживается на определённом уровне только при условии постоянного приёма наркотиков, и ведёт к глубокому истощению физических и психических функций. Общая деградация личности в результате приёма наркотиков наступает в 15—20 раз быстрее, чем от алкоголя.

<sup>1</sup> См.: Доклад о наркоситуации в Российской Федерации в 2016 году. М.: Государственный антинаркотический комитет, 2017. С. 4-6.



Рис. 1. Динамика числа выявленных лиц, совершивших преступления на объектах транспорта Российской Федерации в состоянии наркотического опьянения (2012—2016)

Длительное употребление наркотиков вызывает стойкие и необратимые патологические изменения как в соматической, так и в психической сферах. Подобным личностям свойственны повышенная возбудимость, истероидность, демонстративность, патологическая лживость, склонность к риску, враждебность и агрессивность, эгоцентричность, стремление к лидерству, господству и самоутверждению, оппозиционность, сексуальная распущенность, аффективная неустойчивость или реактивная лабильность. Кроме того, лицам, допускающим немедицинское потребление наркотиков, сопутствуют вирусный гепатит в разной степени активности, вирусный гепатит С, ВИЧ-инфекция, токсическая кардиомиопатия, постинъекционные флебиты, венерические заболевания<sup>1</sup>.

Самоуверенность, благодушие, формирование многих понятий и оценок приводят к тому, что прежние ценности перестают оказывать влияние на поступки. Какие-либо сдерживающие факторы отсутствуют. Когда средств для удовлетворения постоянно растущей потребности в наркотиках становится недостаточно, для деградированной личности не составляет труда решиться на совершение преступления с целью их добычи.

Результаты анализа статистических данных ФКУ «ГИАЦ МВД России» позволяют констатировать, что на фоне увеличения числа лиц, выявленных за совершение преступлений в состоянии наркотического опьянения на объектах транспорта с 2014 г. наблюдается тенденция снижения количества зарегистрированных преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков на объектах транспорта (рис. 2). Например, в 2016 г. на объектах морского транспорта число зарегистрированных наркопреступлений по сравнению с 2015 г. сократилось на 32,1%, воздушного —11,2%, железнодорожного —10,9%, речного —10,9%. Если сопоставлять данный

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Шиян В. И. Социально-демографическая и патопсихологическая характеристика участников незаконного оборота наркотиков // Наркоконтроль. 2016. № 4(45). С. 3—8.

показатель с 2012 г., то на объектах речного транспорта он снизился более чем в три раза, а морского — более чем в два раза. По справедливому замечанию О. Р. Афанасьевой одной из основных причин такого снижения явилась ликвидация службы ФСКН России во исполнение Указа Президента РФ от 5 апреля 2016 г. № 156 «О совершенствовании государственного управления в сфере контроля за оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров и в сфере миграции». Проведённые организационно-штатные мероприятия, в том числе связанные с сокращением численного состава передаваемых в систему МВД России подразделений, могли заметно повлиять на эффективность деятельности в области выявления и расследования преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков. Аналогичная ситуация наблюдалась в 2004 г., когда был переходный период, связанный с созданием ФСКН России¹.

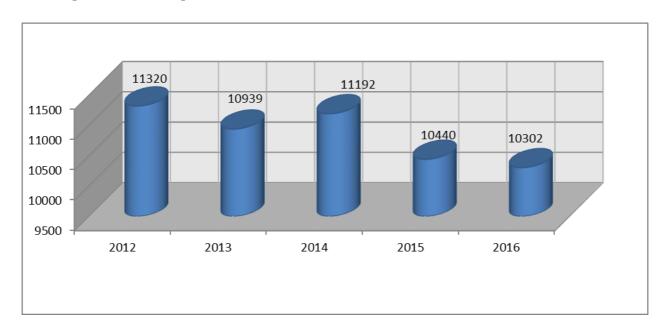


Рис. 2. Динамика преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков на объектах транспорта Российской Федерации (2012—2016)

В государствах — участниках СНГ, за исключением Армении (+8,2%), Азербайджана (+5,9%) и Узбекистана (+0,4%), также зафиксировано снижение количества зарегистрированных преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков. Данная тенденция обусловлена, прежде всего, проведением разного вида оперативно-профилактических и специальных операций:

— межведомственных комплексных оперативно-профилактических операций («Чистое небо», «Мак», «Звезда Каспия», «Норд-Ост», «Цунами», «Балтийский ветер», «Урожай», «Анаконда»);

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Афанасьева О. Р.* Общая характеристика криминальной ситуации в России по итогам 2016 года // Прикладные научные исследования: сб. статей по материалам XXV Международной научно-практической конференции. М.: Научный консультант, 2017. С. 8.

- совместных специальных пограничных операций («Запад»);
- совместных пограничных операций («Пограничное сотрудничество»);
  - локальных антинаркотических операций («Канал—Патруль»);
- международных операций («Вестерлайз 3», «Смарт—Кэт», «Канал Синтетик Почта», «Часовой», «Каталист», «Кайман», «Скай-НЭТ II»).

Наибольшее число наркопреступлений зарегистрировано на объектах железнодорожного транспорта (90,2%) (рис. 3).

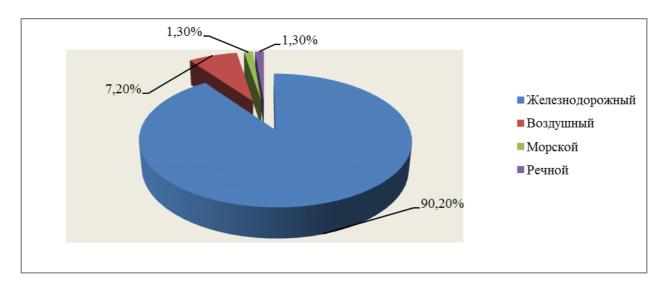


Рис. 3. Удельный вес зарегистрированных преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков на отдельных видах транспорта (2016)

Следует заметить, что на объектах транспорта удельный вес исследуемого вида преступности, несмотря на рост или снижение, не превышает 5% от числа всех преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков, зарегистрированных в целом.

По итогам 9 месяцев 2017 г. уже зарегистрировано 8578 подобных преступных деяний.

В настоящее время уровень наркопреступности составляет в среднем 137 преступлений на 100 тыс. населения.

На протяжении последних лет продолжают сохраняться негативные тенденции, свойственные незаконному обороту наркотиков, в том числе и на объектах транспорта<sup>1</sup>.

1. По-прежнему доминируют в общем объёме изымаемых наркотических средств наркотики каннабисной группы (марихуана, гашиш, масло каннабиса).

В основной своей массе они производятся на территории РФ, располагающей значительной собственной сырьевой базой, а также имеют зару-

\_

 $<sup>^1</sup>$  Борисов А. В. К вопросу о системе мер предупреждения должностных преступлений в сфере здравоохранения // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. 2016. № 2 (12). С. 17.

бежное происхождение и поступают контрабандным путём из Афганистана, стран Центрально-Азиатского региона, Северной Африки (Марокко) и Европейского союза.

2. Наркотики опийной группы стабильно занимают второе по распространённости место. Абсолютное большинство из них имеют афганское происхождение и поступают на территорию РФ по «Северному маршруту» через Таджикистан, Киргизию, Казахстан, Узбекистан и Туркменистан.

Значимую роль в контрабанде наркотиков опийной группы играют также:

- «Балканский маршрут» через Иран, страны Закавказья (Азербайджан, Грузия) и акваторию Каспийского моря;
  - «Восточный маршрут» через Китай и Монголию.
- 3. В 2017 г. продолжился стремительный рост незаконного оборота синтетических наркотиков, в том числе новых психоактивных веществ, которые в большинстве случаев поступают из Юго-Восточной Азии (Китая, Мьянмы, Таиланда, Лаоса), Нидерландов, Германии, Польши, Прибалтики.

Активизировалось производство синтетических наркотиков на территории РФ, что определяется их доступностью по цене и способу приобретения (в основном, в местах массового досуга и через сеть Интернет).

Российский наркорынок регулярно пополняется новыми психоактивными веществами (в их числе: синтетические каннабиноиды ряда JWH, мефедрон, метилон, MDPV и др.), схожими по своему воздействию на организм человека с такими наркотическими средствами, как амфетамин, марихуана и ЛСД. Рост незаконного оборота данных веществ обусловлен практически неограниченными возможностями их синтеза, производства и внедрения на рынки, а также низкой стоимостью.

Данное обстоятельство подтверждается изменениями в структуре больных наркоманией. Так, в 2016 г. доля больных полинаркоманией и зависимостью от наркотиков увеличилась с 10,6 до 12,9%, больных с зависимостью от психостимуляторов — с 3 до 4,1%.

- 4. При распространении наркотиков масштабно используются современные информационные технологии: Интернет, телефонная связь «Skype», системы виртуальной автоматической телефонной связи, интернет-мессенджеры «Viber», «WhatsApp», «Jabber», «Telegram», сервисы однократных сообщений «PrivNote», а также встроенные в мессенджеры функции самоуничтожения в чатах, затрудняющие документирование противоправной деятельности; банковских карт и систем электронных платежей («Яндекс деньги», «Webmoney», «Qiwi», «E-port»), что существенно осложняет проведение мероприятий, направленных на выявление и пресечение вскрываемых каналов поставки наркотиков, а также на доказывание сбыта наркотических средств и вины наркоторговцев.
- 5. Появились новые способы оплаты за наркотики. В частности, с 2014 г. все большую популярность стала приобретать новая система оплаты за

наркотики «биткоинами». Данная система оплаты полностью анонимна (у каждого участника есть только адрес кошелька в виде случайно подобранной комбинации цифр и букв). «Биткоины» не имеют привязки к какой-либо стране и единого информационного центра (руководства, офисов, серверов и т.д.), в связи с этим платежи идут от адресата к адресату, минуя банки и платёжные системы.

Другой новый способ оплаты за наркотики — использование «Qiwi-ваучеров».

Службой специальной связи и информации  $\Phi$ CO России в апреле 2017 г. проведён социологический опрос на территории  $P\Phi^1$ , согласно которому почти половина россиян (48,9%) не чувствуют себя защищёнными от преступных посягательств на свою жизнь, здоровье, имущество и т.д. на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

#### Литература

- 1. Афанасьева, О. Р. Общая характеристика криминальной ситуации в России по итогам 2016 года // Прикладные научные исследования: сб. статей по материалам XXV Международной научно-практической конференции. М.: Научный консультант, 2017.
- 2. Борисов, А. В. К вопросу о системе мер предупреждения должностных преступлений в сфере здравоохранения // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. 2016. № 2 (12). С. 17—20.
- 3. Доклад о наркоситуации в Российской Федерации в 2016 году. М.: Государственный антинаркотический комитет, 2017.
- 4. Шиян, В. И. Социально-демографическая и патопсихологическая характеристика участников незаконного оборота наркотиков // Наркоконтроль. 2016. № 4(45).

рации и входящих в её состав субъектов.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Выборка опроса, проведённого в 85 субъектах РФ, составила 47 305 человек и соответствует основным социально-демографическим характеристикам взрослого городского и сельского населения страны. Выборка репрезентативна для Российской Феде-

### МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 343.34

#### © Суденко В. Е.

— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

#### СТОЛКНОВЕНИЕ СУДОВ НА МОРЕ — ПРЕСТУПЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ХАРАКТЕРА

**Аннотация.** Рассматриваются отдельные вопросы, относящиеся к преступлениям, совершаемым на море, имеющим международный характер и регулируемым международными конвенциями. Анализируется конвенционная ответственность при столкновении судов на море; приводятся решения международных судов по указанным вопросам, а также ответственность по национальному уголовному праву государств.

**Ключевые слова:** преступление; международное преступление; столкновение судов; водное судно; конвенции; морское право.

#### © Sudenko V.E.

 candidate of law, associate professor, associate professor «Criminal law, criminal procedure and criminalistics» of the Law Institute Russian university of transport

## THE COLLISION OF SHIPS AT SEA THE CRIME OF AN INTERNATIONAL CHARACTER

**Abstract.** Discusses special issues related to crimes committed at sea, which is international and regulated by International conventions. Analyses of the Convention's liability in the collision of ships at sea; provide solutions of international justice on these issues, as well as responsibility for the national criminal law of States.

**Keywords:** crime; international crime; collision of ships; water vessel; of the convention; the law of the sea.

Международная преступность как негативное социальное явление, причиняющее огромный вред всему развитию человеческого сообщества, состоит не только из совокупности всех совершённых в обществе общеуголовных и иных преступлений, но и совокупности совершивших их лиц, из причин, вызвавших эти преступления, и условий, способствовавших их совершению. Преступления международного характера в наше время приобрели особую опасность для всего международного правопорядка. Учёные криминалисты, криминологи, практические работники правоохранительных органов не только отмечают постоянный рост международной преступности, но и прогнозируют дальнейшее неуклонное увеличение её масштабов. Не прошла стороной данная проблема и Российскую Федерацию, на что указывают работы современных исследователей транспортной безопасности<sup>1</sup>.

Ж. Непот — один из руководителей Международной организации уголовной полиции — Интерпола, подчёркивает, что «...в настоящее время почти все преступления, предусмотренные обычным (общим) уголовным правом, имеют международное распространение... Такое явление, как международная преступность, будет и дальше принимать всё большие и большие размеры, становиться всё более и более сложной. Следовательно, в борьбе с этим растущим злом ещё более необходимым будет международное сотрудничество»<sup>2</sup>. Далее, Ж. Непот отмечает, что уголовные преступления международного характера становятся всё более тяжкими, отличаются своей организованностью и профессионализмом, эта преступность наиболее коммерциализированная, корыстная, разветвлённая по многим странам, а преступники стали намного моложе.

Учитывая мнение опытнейшего руководителя Интерпола, для эффективного противостояния международным уголовным преступлениям необходимо объединить усилия всех государств, поскольку лишь усилиями международного сообщества можно добиться если не искоренения международной уголовной преступности, то хотя бы её локализации с последующим сокращением.

В связи с широким распространением преступлений, совершаемых на море, международное сообщество усиливает борьбу с ними. Так, принятый Великобританией в 1890 г. Закон о пиратстве предусматривал возможность выплаты лицам, участвующим в борьбе с пиратством, вознаграждения в размере 12,5% стоимости возвращенного имущества, изъятого на пиратском судне, и стоимости возвращенного судна.

С развитием подводных телеграфных кабелей потребовались меры по

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Землин А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России // Транспортное право и безопасность. 2017. № 1. С. 7—14; *Суденко В. Е.* Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2017. № 2. С. 26—34.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Цит. по: *Родионов К. С.* Интерпол: вчера, сегодня, завтра. М., 1995.

их охране от преступных посягательств, для чего в 1884 г. 28 государств, в том числе Россия, заключили Парижскую конвенцию по охране подводных телеграфных кабелей, в соответствии с которой была установлена уголовная ответственность за повреждение в мирное время международных подводных кабелей. Преступными признавались повреждения или разрывы подводного кабеля, совершённые умышленно или по неосторожности, если это повлекло приостановку или перерыв телеграфных сообщений. В соответствии с Парижской конвенцией такие деяния наказывались независимо от удовлетворения гражданского иска о возмещении убытков.

Международное сообщество ведёт борьбу с уголовными преступлениями международного характера как с помощью применения норм национального уголовного права и других законов государств, так и с помощью целого комплекса межгосударственных соглашений, составляющих в своей совокупности международное уголовное законодательство. К международному уголовному законодательству можно отнести многосторонние договоры, имеющие универсальный характер, которые регламентируют отдельные отрасли и институты международного права. В указанных отраслях и институтах содержатся нормы, устанавливающие уголовную ответственность за совершение определённых преступлений международного характера. Например, в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. содержатся подробно изложенные права и обязанности государствучастников, направленные на борьбу с такими уголовными преступлениями, имеющими международный характер, как перевозка рабов, морской разбой, незаконные операции с наркотическими и психотропными веществами, незаконное радиовещание и телевизионное вещание из открытого моря и другие.

В качестве примера борьбы международного сообщества с преступлениями международного характера можно отнести Конвенцию о неприменении к военным преступникам и преступлениям против человечества сроков давности 1968 г., которая принята в развитие положений и институтов Устава международного военного трибунала 1945 г. В указанных международных документах среди других правовых норм сформулированы и нормы, содержащие составы международных преступлений.

В настоящей статье рассматриваются преступные деяния (действия или бездействие), которые совершаются на море, а потому имеют международный характер. К подобным случаям, по нашему мнению, следует отнести факты, когда происходит столкновение морских судов, неоказание помощи гибнущим на море, загрязнение моря вредными веществами, нарушение правового режима континентального шельфа, нарушение правил морских промыслов. Здесь автором будут рассмотрены только такие деяния, при которых происходит столкновение судов с последующими общественно опасными последствиями, что предусмотрено среди прочего и уголовным законодательством РФ (ст. 263 УК РФ).

Столкновение морских судов происходит, как правило, вследствие гру-

бого нарушения установленных правил мореплавания. Правила мореплавания длительное время разрабатывались и принимались государствами, и они являлись по сути дела внутригосударственными, национальными правилами. Однако бурное развитие морского судоходства потребовало унификации таких правил в целях предупреждения столкновения судов и других нарушений мореплавания. В 1972 г. были приняты Международные правила для предупреждения столкновения судов на море, которые действуют и в настоящее время. Указанные правила содержат технические нормы по сигнализации, расхождению судов, а также о порядке обеспечения безопасности плавания морских судов. Помимо указанных Международных правил 1972 г. действуют национальные уставы, правила, различные инструкции в области морского мореплавания.

Впервые ответственность международно-правового характера за столкновение судов была установлена в 1910 г. Брюссельской конвенцией, которая объединила некоторые правила относительно столкновения судов на море. Россия является участницей данной международной конвенции.

Указанное международное уголовное преступление носит, с одной стороны, черты должностного преступления потому, что субъектом его могут быть только капитаны судов, штурманы, дежурные помощники капитана, а на военных кораблях — командир судна, вахтенный офицер или другое лицо. С другой стороны, столкновение морских судов — это преступное нарушение техники безопасности, правил эксплуатации и кораблевождения. Уголовная ответственность может наступить только в случае виновного действия или бездействия (виновного деяния) указанных выше лиц.

Безусловно, если столкновение судов произошло вследствие непреодолимой силы (ураган, цунами, морское землетрясение, другое форсмажорное обстоятельство), то ответственность указанных лиц исключается.

Несмотря на то что Конвенция урегулировала многие вопросы, вытекающие из факта столкновения морских судов, она не могла решить вопросы о подсудности дел, связанных с столкновением морских судов. Это упущение повлекло то, что суды отдельных государств начали рассматривать дела о столкновении морских судов, несущих флаг другого государства. Например, таким прецедентом стало дело морского судна под французским флагом «Лотос». Суть данного дела заключалась в следующем: французский пароход «Лотос» и турецкое судно «Боз-Курт» столкнулись в открытом море, что привело к гибели восьми граждан Турции и самого турецкого судна. Как только французский «Лотос» прибыл в Константинополь, турецкие власти возбудили уголовное дело против капитана французского парохода и его вахтенного офицера. Турецкий суд приговорил указанных граждан Франции к тюремному заключению. Французские власти с таким решением не согласились, так как считали, что Турция не имела права преследовать французских граждан в уголовном порядке за

деяния, которые были совершены в открытом море и на борту иностранного, в данном случае французского, судна.

В этих условиях в разрешение спора о подсудности было вынуждено вступить международное правосудие. Данный спор рассматривала Постоянная палата международного суда, которая вынесла решение: Турция не нарушила принципы международного права, так как нарушение установленных правил кораблевождения было совершено должностными лицами, находившимися на борту французского судна «Лотос», что привело к тяжким последствиям на борту турецкого судна «Боз-Курт», являвшегося турецкой территорией. Поэтому Турция приобрела право уголовной юрисдикции в отношении иностранных граждан. Аналогичные споры были не единичны.

В целях устранения недостатков Конвенции 1910 г. в 1952 г. международное сообщество приняло Брюссельскую конвенцию, направленную на унификацию отдельных правил, регулирующих вопросы уголовной компетенции при столкновении судов и другие случаи, связанные с морской навигацией. Преимущественное право на уголовное преследование с этого времени получает государство, под флагом которого в момент столкновения находилось судно. Однако такое решение вопроса не получило всеобщего признания и широкого распространения вследствие того, что круг участников данной Конвенции был слишком узок.

И только в 1958 г. окончательное разрешение вопроса о подсудности дел о столкновении морских судов получило в Конвенции об открытом море, а также в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В конвенциях было в частности установлено, что капитан судна или другое лицо, состоящее на службе на таком судне, по вине которых произошло морское столкновение или навигационный инцидент, привлекаются к уголовной ответственности по законам государства флага судна либо государства гражданства данного лица. Статья 97 Конвенции 1982 г. устанавливает: «Ни арест, ни задержание судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей, кроме властей государства флага». Но необходимо подчеркнуть, что эти обстоятельства не исключают международную ответственность государства-судовладельца за материальный ущерб, причинённый судном, плавающим под его флагом.

Кроме того, данная Конвенция также установила, что изъятие у должностных лиц судна документов на право кораблевождения (диплома судоводителя, разрешения или свидетельства о квалификации) могут быть произведены после должной процедуры расследования и разбирательства только представителями государства флага судна.

Таким образом, в настоящее время при столкновении судов любое государство не вправе претендовать на своё право преследовать в уголовном порядке лиц, виновных в морском столкновении. Такое право в первую очередь предоставлено государству флага судна, по вине экипажа или отдельных должностных лиц которого произошло столкновение.

В то же время в качестве конкурента может выступать государство, гражданином которого является виновное в морском столкновении судов лицо. Такие случаи могут возникать, по мнению специалистов, в области международного морского права, если виновный избежал уголовной ответственности, или государство, гражданином которого является виновный, лишит своего гражданина диплома судоводителя или квалификационного свидетельства<sup>1</sup>. Судебная практика при рассмотрении уголовных дел данной категории придерживается указанного правила.

Национальное уголовное законодательство большинства государств устанавливает ответственность за преступления, совершаемые на море<sup>2</sup>. В соответствии с названными выше конвенциями в УК РФ законодатель также предусмотрел ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, которое в силу выполняемой им работы или занимаемой должности обязано соблюдать эти правила. Ответственность за нарушение перечисленных правил, при наличии в них всех признаком состава преступления, предусмотрена ст. 263 УК РФ. Отметим, что в УК РФ все составы транспортных преступлений впервые объединены в самостоятельную гл. 27, именуемую «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Помимо столкновения судов на море к преступлениям, совершаемым на море и на других водных путях, относится неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие. Однако данное преступление будет объектом рассмотрения другой статьи.

#### Литература

- 1. Землин, А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России // Транспортное право и безопасность. Электронный научный журнал. 2017. № 1.
- 2. Суденко, В. Е. Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. Электронный научный журнал. 2017. № 2.
- 3. Молодцов, С. В. Международно-правовой режим открытого моря и континентального шельфа. М., 1960.
- 4. Пьянков, А. В. Современная специфика и проблемы расследования преступлений и правового регулирования, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта / А. В. Пьянков, Ф. П. Васильев // Транспортное право и безопасность. 2016. № 4.
  - 5. Родионов, К. С. Интерпол: вчера, сегодня, завтра. М., 1995.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> См.: *Молодцов С. В.* Международно-правовой режим открытого моря и континентального шельфа. М., 1960.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Пьянков А. В., Васильев Ф. П. Современная специфика и проблемы расследования преступлений и правового регулирования, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта // Транспортное право и безопасность. 2016. № 4. С. 23—33.

УДК 656.078.1

#### © Дмитриева М. С.

— юрисконсульт отдела государственных закупок Института проблем химической физики Российской академии наук maiyasnig@yandex.ru

#### © Дмитриев А. И.

— кандидат физико-математических наук, доцент кафедры «Информационно-математические технологии и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта alex-dmitriev2005@yandex.ru

#### АССОЦИАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ЮРИСТОВ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

**Аннотация.** В статье обсуждаются вопросы создания и развития профессиональных общественных организаций в сфере транспортного права — ассоциаций транспортных юристов. Обсуждаются цели и виды деятельности подобных организаций. Рассмотрены ключевые участники данной сферы в России. Изучен международный опыт создания таких ассоциаций на примере США, Канады, Голландии и др.

**Ключевые слова:** транспортное право; некоммерческие общественные организации; профессиональные сообщества; ассоциация транспортных юристов.

#### © Dmitriyeva M.

legal adviser public procurement department
 Institute of problems of chemical physics
 Russian academy of sciences

#### © Dmitriev A.

 candidate of physical and mathematical sciences, associate professor of the department of information and mathematical technologies and information of the Law Institute Russian university of transport

#### ASSOCIATIONS OF TRANSPORT LAWYERS: INTERNATIONAL EXPERIENCE

Abstract. The article discusses the creation and development of profession-

al public organizations in the field of transport law — associations of transport lawyers. The goals and activities of such organizations are discussed. The key participants of this sphere in Russia are considered. The international experience of creating such associations is studied on the example of the USA, Canada, Holland, etc.

**Keywords:** transport law; non-commercial public organizations; professional communities; association of transport lawyers.

1. Профессиональные ассоциации транспортной отрасли России. В различных сферах профессиональной деятельности созданы различные профессиональные ассоциации — общественные организации, обычно некоммерческие, сформированные по профессиональному признаку [1]. Целями подобных ассоциаций являются: защита интересов представителей профессии, а также общественных интересов, связанных с той или иной профессией. Ассоциация отстаивает интересы профессии, вводит стандарты, регламенты и нормы поведения в профессиональном сообществе, преследует их нарушителей [2]. Так, например, в России в транспортной сфере функционируют: ассоциация «Транспортная безопасность» (http://atbtsa.ru/). ассоциация «Безопасность транспортной деятельности» (http://assbt.ru/), Национальная ассоциация предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта (http://www.napta.ru/), Ассоциация транспортных инженеров (http://www.traffic-ing.ru/).

Деятельность многих из них не затрагивает вопросы транспортного права, а концентрируется на экологии транспортных систем, организации и безопасности дорожного движения, развитии транспортной инфраструктуры, транспортном планировании и моделировании и т.д. Некоторые же ассоциации декларируют правовые цели.

Так, например Центр правовой поддержки при ассоциации организаций, осуществляющих деятельность в области обеспечения транспортной безопасности, — «Транспортная безопасность» предлагает следующие правовые услуги: подготовка и правовой анализ договоров перевозки, разработка локальных актов организаций-членов ассоциации, юридическое сопровождение проверок субъектов транспортной отрасли и др.

В сферу деятельности Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта среди прочего входят: правовая помощь при задержании транспортных средств и грузов, при предъявлении неправомерных требований со стороны контролирующих органов, подготовка обращений, претензий, жалоб, судебных исков и заявлений по спорам между субъектами транспортного права.

Задачи большинства транспортных ассоциаций в правовой сфере мало отличаются от задач самых обычных юридических фирм. По нашему мнению, подтверждаемому международным опытом, обсуждаемым ниже, деятельность ассоциации транспортных юристов должна носить более фунтирации.

даментальный характер, нежели прикладной. Действия профессионального сообщества, специализирующегося на транспортном праве, могут быть направлены:

- на организацию и проведение научно-исследовательских работ, способствующих повышению качества нормативных правовых актов и улучшение функционирования транспортной отрасли;
- издательскую деятельность, подготовку научных публикаций по транспортному праву;
- организацию и проведение конференций, симпозиумов и других встреч соответствующего профиля;
- образовательную деятельность, проведение курсов повышения квалификации по различным программам, касающихся транспортного права, поддержку молодых специалистов;
- взаимодействие с соответствующими органами исполнительной и законодательной власти;
- повышение качества нормативных правовых актов транспортной сферы;
- информационное содействие (методическая помощь, информирование об изменениях транспортного законодательства, консультации).

Следует признать, что в современном транспортно-правовом поле России организации, выполняющей подобные функции, нет. При этом потребность в ней, несомненно, ощущается всем профессиональным сообществом. В мире подобных организаций несколько, некоторые ведут свою историю с начала XX в. Российские транспортные юристы в вопросах создания и развития ассоциации транспортных юристов могут обратиться к опыту зарубежных коллег США, Канады, Голландии и др.

2. Ассоциации транспортных юристов Америки (США, Канада). Association of Transportation Law Professionals (ATLP, <a href="http://www.atlp.org/">http://www.atlp.org/</a>) ассоциация специалистов по транспортному праву, являющаяся независимым некоммерческим объединением транспортных юристов. Вероятно, это самая первая ассоциация подобного рода, созданная в мире. Штабквартира находится в Аннаполисе (штат Мэриленд, США). Исполнительным директором в настоящее время является Лорен Михалски. Высшим органом управления является совет директоров, насчитывающий 16 членов, представляющих крупнейшие юридические компании США: Steptoe & Johnson LLP, Lane Powell PC, Condon & Forsyth LLP и др. Чтобы вступить в ассоциацию необходимо оплатить членский взнос в размере 1650 долл. для юридических фирм, коллектив которых не превышает 12 юристов, и 2000 долл. для более крупных юридических фирм. Цель ATLP — «оснастить своих членов необходимыми инструментами и необходимыми ресурсами для защиты их клиентов на постоянно меняющемся и все более глобализованном рынке транспорта и логистики». Ассоциация стремится предоставить транспортным юристам возможности для дальнейшего образования в области транспортного права и его применения на практике. В дополнение к тому, чтобы помочь своим членам поддерживать высокие профессиональные стандарты, ассоциация также оказывает консультационную и правовую поддержку своих членов в различных областях транспортного права. Интересы членов ассоциации включают в себя различные аспекты транспортного права: антимонопольное законодательство, транспортная безопасность, логистика, трудовые отношения на транспорте, вопросы энергосбережения и экологии, а также правоотношения на всех видах транспорта — водный, воздушный, наземный (автомобильный и железнодорожный), трубопроводный.

История ассоциации начинается 1 мая 1929 г., когда Комиссия по регулированию торговли между штатами США выступила с инициативой. Вскоре 27 мая было проведено совещание, в котором участвовало большое количество практикующих юристов, на котором обсуждались вопросы устройства и функционирования будущей организации. 29 октября 1929 г. на общем собрании в Вашингтоне был принят устав и избраны первые члены ассоциации [3]. С 1929 г. ассоциация трижды меняла своё название. В разные годы она называлась Ассоциацией практикующих юристов при Комиссии по регулированию торговли между штатами, Ассоциацией специалистов по транспорту, Ассоциацией по транспортному праву, логистике и политике. На очередном ежегодном собрании в сентябре 1939 г. членами ассоциации было принято решение о формировании местных представительств ассоциации. В результате 20 октября 1939 г. образовалось Чикагское районное отделение. За ним последовало образование отделения в округах Колумбия (5 декабря 1939 г.) и в Сан-Франциско (15 декабря 1939 г.).

Сегодня ассоциация имеет 14 местных отделений. За годы своего существования ассоциация сильно изменилась. Сегодня в неё входят отдельные практикующие транспортные адвокаты, правительственные чиновники, адвокатские компании, специализирующие в сфере транспортного права. У ассоциации есть свой печатный орган — информационный бюллетень «Association Highlights», который является самым полным и авторитетным обзором текущих событий в области транспортного права, регулирования и судебной деятельности в США сегодня. В журнале публикуются статьи не журналистов, а адвокатов, очень известных и уважаемых в США. Журнал освещает вопросы антимонопольного законодательства, авиаперевозок, транспортировки опасных материалов, таможенного законодательства, трудового права, морских перевозок, грузовых перевозок, железных дорог, безопасности перевозок и т.д.

Accoquatur является учредителем научного журнала «Journal of Transport Law, Logistics and Policy», в котором публикуются результаты академических исследований по актуальным вопросам, представляющим интерес для транспортных компаний, грузовладельцев, должностных лиц, и охватывающим все виды транспорта. Авторами журнала являются прак-

тикующие юристы, правовые эксперты, правительственные чиновники и др. Подписчиками являются органы исполнительной и судебной власти, правительственные и университетские библиотеки разных стран. На сайте ассоциации в свободном доступе размещено большое количество материалов с уже 88-го ежегодного собрания членов ассоциации, состоявшегося в июле 2017 г. Среди них можно найти документы, касающиеся последних соглашений в области трансатлантических авиаперевозок, вопросов новых видов транспорта — беспилотные самолёты (дроны), маглев, электромобили и пр., оптимизации администрирования и управления транспортной сферой, страхования на транспорте, последние изменения в законодательстве в области авиации. При этом, конечно же, большая часть информационных ресурсов доступна только зарегистрированным членам ассоциации. Также *ATLP* занимается организацией профильных конференций. Так в октябре 2017 г. при содействии *ATLP* в Вашингтоне состоялся уже 14-й по счёту Транспортный форум [4].

Transportation Lawyers Association (TLA, www.translaw.org) — ассоциация транспортных юристов. Ассоциация является независимым международным сообществом адвокатов, занимающихся разрешением спорных моментов в сфере перемещения людей и грузов. История ассоциации насчитывает уже более 75 лет [5]. Основные функции ассоциации — информационная и образовательная: регулярно проводятся курсы повышения квалификации, издаются публикации, проводятся конференции [6]. Поэтому члены ассоциации всегда остаются в курсе новых явлений в законодательстве, затрагивающем все виды транспорта. Исполнительный офис находится в Оверленд-Парке (штат Канзас, США).

В настоящее время Президентом исполнительного комитета, включающего 21 адвоката, является Фрэнк Ботта — сотрудник юридической фирмы Cipriani & Werner. Членство в ассоциации платное. Членский взнос в зависимости от категории членства (студент, профессор, правительственный чиновник и др.) составляет от 35 до 280 долл. Структура ассоциации включает в себя несколько департаментов, специализирующихся по тому или иному направлению транспортного права. Так, например, есть антимонопольный комитет, комитет по судебным делам, трудовой комитет, комитет по логистике и др. Основными задачами антимонопольного комитета являются: разработка антимонопольного законодательства, представление информации о новых правовых нормах в этой сфере на ежегодных конференциях «TLA Annual Conference» [7] и «Transportation Law Institute», подготовка соответствующих публикаций в журнале «The Transportation Lawyer». Комитет по судебным делам занимается разработкой стратегий эффективной защиты всей транспортной отрасли в судебных процессах, связанных с происшествиями на транспорте, а также вопросами ответственности перевозчиков и страхования. Основной целью трудового комитета является взаимодействие членов ассоциации по вопросам труда, занятости и людских ресурсов в целом, которые влияют на транспортную отрасль.

Canadian Transport Lawyers Association (CTLA, <a href="http://www.ctla.ca/">http://www.ctla.ca/</a>) — Канадская ассоциация адвокатов транспорта более 30 лет играет жизненно важную роль в непрерывном юридическом образовании канадских практикующих юристов, являясь площадкой для правовой дискуссии, уникальным форумом для обсуждения актуальных вопросов и обмена идеями среди правоведов, специализирующихся в области транспортного права.

Учредительное собрание ассоциации состоялось 3 декабря 1977 г. в Торонто. Первое ежегодное собрание ассоциации прошло с 1 пои 2 декабря 1978 г. в Монреале (провинция Квебек, Канада). Тогда был принят устав организации, утверждено название, избран первый президент, им стал Дуг МакЛеод. Сегодня лучшие молодые юристы-транспортники Канады получают стипендию его имени. Размер стипендии составляет от 1500 до 2500 долл. За последние 30 лет было присуждено 58 стипендий.

СТLА является издателем журнала «The Transportation Lawyer», годовая подписка на который (пять номеров год) включена в стоимость членских взносов. Ключевая цель Канадской ассоциации адвокатов транспорта заключается в создании профессионального форума для юристов, специализирующихся в области транспортного законодательства, как ведущих правоприменительную практику, так и занимающихся академическими исследованиями. Регулярно проводятся конференции по транспортному праву. Последняя конференция состоялась с 5 по 7 октября 2017 г. в Оттаве (провинция Онтарио, Канада). Ключевым вопросом было законодательство в сфере беспилотного транспорта.

3. Ассоциации транспортных юристов Европы (Голландия, Хорватия). The Trade & Transport Law Associatio (TTLA, http://ttla.eu/) — ассоциация торгового и транспортного права, была создана в 2013 г. на базе юридического факультета Университета Эразма Роттердамского (Роттердам, Голландия). В настоящее время является членом юридической ассоциации Роттердама (Rotterdam Law Association). Организация основана на идее необходимости платформы, на которой юристы и компании, участвующие в торгово-транспортном секторе, могут собраться вместе в непосредственной близости от крупнейшего порта в западном полушарии. Миссией ТТLА является продвижение транспортного права среди студентов.

The Croatian Transport Law Association (CTLA) — Хорватская ассоциация транспортного права является некоммерческой неправительственной организацией. Она была основана на учредительном собрании 6 июля 2016 г. в Загребе. Это академическая профессиональная ассоциация, объединяющая экспертов в области транспортного права, а также компании, организации и учреждения, деятельность которых связана с транспортом и логистикой. Цель CTLA заключается в изучении, поощрении и поддержке развития транспортного права и его практической реализации. В частности, CTLA способствует профессиональному сотрудничеству в области транспортного права на национальном уровне в целях популяризации соответ-

ствующих тем из этой области.

Ассоциация содействует и поддерживает образование и профессиональную подготовку на национальном и международном уровнях, а также сотрудничество с компетентными органами в целях развития законодательства в области транспорта, в частности, согласование национального и международного транспортного законодательства. *CTLA* устанавливает, поддерживает и развивает связь и сотрудничество с другими соответствующими ассоциациями в стране и за рубежом.

В сферу деятельности ассоциации входит международное сотрудничество, образование, профессиональная подготовка, наука и исследования. В частности, *CTLA* была создана в целях организации национальных и международных семинаров и конференций, издательских работ в области транспортного права, создания рабочих групп для исследования и анализа конкретных тем транспортного права. Ассоциация является одним из организаторов регулярной международной конференции *«International Transport & Insurance Law Conference»*, проводимой в Загребе. Последняя конференция прошла с 12 по 13 октября 2017 г. В настоящее время на сайте конференции доступен сборник тезисов с предыдущей конференции, проходившей в 2015 г. также в Загребе [8].

4. Заключение. Создание и функционирование ассоциации транспортных юристов — важная часть деловой активности академического сообщества и практикующих юристов, специализирующихся на транспортном праве. Подобные профессиональные сообщества способствуют установлению единых стандартов, используемых в данной сфере. Объединение профессионалов соответствующей отрасли права — залог понимания и реализации общих целей и задач. Членство в ассоциации является своего рода знаком качества того или иного участника сферы транспортного права, означающим, что его знания и навыки были проверены в оценочной системе данного профессионального сообщества. Ведь для того чтобы стать членом ассоциации, необходимо иметь определённый стаж правовой деятельности. Несомненно, членство в ассоциации является маркером положительной репутации, характеризующим каждого своего члена как активного и ответственного участника сферы транспортного права.

#### Литература

- 1. Федеральный закон от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях».
- 2. Павлов, О. Профессиональные ассоциации: в чем их роль в бизнесе? // URL: <a href="http://www.e-xecutive.ru/education/mbaabroad/338467-Professionalnye-assot-siatsii-v-chem-ikh-rol-v-biznese">http://www.e-xecutive.ru/education/mbaabroad/338467-Professionalnye-assot-siatsii-v-chem-ikh-rol-v-biznese</a> (дата обращения: 31 октября 2017 г.).
- 3. Bylaws of Association of Transportation Law Professionals // URL: <a href="http://www.atlp.org/download/ATLPBylaws2009.pdf">http://www.atlp.org/download/ATLPBylaws2009.pdf</a> (дата обращения: 31 октября 2017 г.).
- 4. Program of XIV Transport Forum // URL: <a href="https://register.atlp.org/wp-content/uploads/2017/04/ATLPTransportationForum2017Program.pdf">https://register.atlp.org/wp-content/uploads/2017/04/ATLPTransportationForum2017Program.pdf</a> (дата обра-

щения: 31 октября 2017 г.).

- 5. Smith, L.E. The Millennium History of the Transportation Lawyers Association // L.E Smith., R.H. Champlin // URL: <a href="https://www.translaw.org/documents/Millennium%20History.pdf">https://www.translaw.org/documents/Millennium%20History.pdf</a> (дата обращения: 31 октября 2017 г.).
- 6. Westley, R.A. What Does TLA Stand For? // URL: <a href="https://www.translaw.org/documents/WhatDoesTLAStandFor.pdf">https://www.translaw.org/documents/WhatDoesTLAStandFor.pdf</a> (дата обращения: 31 октября 2017 г.).
- 7. Registration Brochure of TLA Annual Conference & CTLA Midyear Meeting // URL: <a href="https://www.translaw.org/Documents/2017%20Annual%20Meeting/Reg%20">https://www.translaw.org/Documents/2017%20Annual%20Meeting/Reg%20</a> Brochure%202017.pdf (дата обращения: 31 октября 2017 г.).
- 8. Conference Book of 1st International Transport & Insurance Law Conference // URL: <a href="http://www.intranslaw.eu/arhiva/zagreb-2015/wp-content/uploads/2015/11/">http://www.intranslaw.eu/arhiva/zagreb-2015/wp-content/uploads/2015/11/</a> INTRANSLAW CB ENG.pdf (дата обращения: 31 октября 2017 г.).

#### ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА РОССИИ

УДК 656.2:94(47)

#### © Петров Ю. И.

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

#### ВКЛАД С. Ю. ВИТТЕ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX СТОЛЕТИЙ

**Аннотация.** В статье приводится краткая трудовая деятельность Сергея Юльевича Витте, связанная с железнодорожным транспортом, его теоретические воззрения на железнодорожное дело в России. Особое внимание уделено вопросам выкупа железных дорог у частных владельцев.

**Ключевые слова:** история; С. Ю. Витте; железнодорожный транспорт; выкуп железных дорог.

#### © 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 CONTRIBUTION OF SERGEI WITTE IN THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN RUSSIA IN THE LATE XIX — EARLY XX CENTURIES

**Abstract.** The article provides a brief labor activity of Sergei Witte, associated with rail, his theoretical views on the railway business in Russia. Special attention is paid to issues of buyout of Railways from private owners.

Keywords: history; Witte; railway transport; purchase of railways.

Сергей Юльевич Витте известен прежде всего как крупный государственный деятель и реформатор конца XIX — начала XX вв. Его экономические и политические воззрения были передовыми для своего времени и играли часто определяющую роль в принятии правительственных решений. Сегодня многое из наследия Витте не утратило актуальности и может быть полезным при решении задач в различных государственных сферах,

в том числе и железнодорожного транспорта. Белинский как-то заметил: «Мы допрашивает прошлое, чтобы оно объяснило нам настоящее и намекнуло о нашем будущем»<sup>1</sup>. И сегодня по-прежнему сохраняется интерес у отечественных и зарубежных историков и экономистов к периоду пореформенной России, когда страна развивалась по капиталистическому пути. При этом особое внимание у исследователей вызывают преобразования в конце XIX — начале XX столетия, в том числе связанные с деятельностью С. Ю. Витте.

Витте рано связал свою судьбу с железными дорогами. Окончив математический факультет Новороссийского университета со степенью кандидата физико-математических наук, он начал службу в управлении Одесской ветки Юго-Западной железной дороги с самых низших ступеней конторщиком грузовой службы, помощником машиниста, помощником начальника и начальником станции, и только затем стал начальником движения Одесской железной дороги2. Пребывая на этой должности в течение всей Русско-турецкой войны, он заработал себе репутацию весьма распорядительного администратора. В 1879 г. Витте был назначен начальником отделения эксплуатации в правлении Юго-Западной железной дороги и принимал участие в работе железнодорожной комиссии, возглавляемой графом Барановым<sup>3</sup>. Комиссии было поручено исследовать в целом железнодорожное дело в стране, что никогда ранее не делалось, рассмотреть накопившиеся многочисленные вопросы. В трудах комиссии перу Витте принадлежит том «История и деятельность съездов представителей русских железных дорог» и проект «Общего устава Российских железных дорог». В 1886 г. Витте стал управляющим Юго-Западной железной дороги, в то время это была самая крупная железнодорожная компания в России. В марте 1889 г. он был назначен директором Департамента железнодорожных дел Министерства финансов. В февраля 1892 г. его назначают управляющим Министерством путей сообщения, а в августе 1892 г. ещё и управляющим Министерством финансов. 1 января 1893 г. Витте становится министром финансов<sup>4</sup>.

На протяжении всей последующей государственной деятельности С. Ю. Витте показал себя как выдающийся специалист в области эксплуатации железных дорог и продолжил активно участвовать в разрешении проблем железнодорожного строительства.

В своих теоретических воззрениях, и в практических действиях он руководствовался принципом национально-хозяйственного мышления, по-

<sup>1</sup> Цит. по: Мартынов С. Д. Государство и экономика: система Витте. СПб., 2002. С. 3.

 $<sup>^2</sup>$  Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов : в 5 т. Т. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2. Ч. 1. М., 2002. С. 13.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> О работе комиссии см. подробнее: *Петров Ю. И.* Транспортное законодательство: становление и развитие // Транспортное право и безопасность. 2016. № 9.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> *Кутлер Н.* Витте Сергей Юльевич. Энциклопедический словарь Брокгауз и Ефрон: Биографии: в 12 т. Т. 3. М., 1993. С. 382.

лагая, что основная цель всей экономической политики должна быть сведена к ускоренной индустриальной модернизации России. Ещё работая в железнодорожных ведомствах, он пришёл к выводу, что залогом реализации этой цели должно стать широкое железнодорожное строительство. Он был убеждён, что железные дороги создадут условия для развития промышленности и торговли, вызовут приток иностранного капитала, а всё это приведёт к серьёзным позитивным изменениям и в сельском хозяйстве, что чрезвычайно важно было для страны с многомиллионным крестьянским населением. Другой идеей, которой руководствовался Витте, являлось укрепление российской государственности и упрочения самодержавия. Он всячески оберегал верховенство государственной власти в проведении всех экономических преобразований, а в железнодорожном деле добивался его перехода в государственные руки и делал всё, чтобы государство выкупало частные железнодорожные линии, и настаивал на преимуществах государственного железнодорожного строительства<sup>1</sup>.

Реальное положение дел в железнодорожном деле подталкивало С. Ю. Витте к решительным и неотложным мерам. В своих воспоминаниях он писал, что сложившееся положение в железнодорожном деле не могло не тревожить, ибо «в государстве создались как бы особые царства — железнодорожные, — в которых царили маленькие железнодорожные короли вроде Полякова, Блиоха, Кроненберга, Губонина и пр.»<sup>2</sup>. Они создали своего рода железнодорожные династии. Громадные железнодорожные капиталы, добытые ими почти исключительно благодаря гарантии государства, приращивались, находившимися под их патронатом банковскими организациями со всеми миллионными вкладами российских обывателей. И эта сила, не сумела снискать себе ни авторитета, ни уважения, и не могла ужиться с исторически сложившимися государственными традициями Великой Российской империи<sup>3</sup>.

С приходом к власти императора Александра III наступил полный переворот в железнодорожном деле, и Витте, став министром путей сообщения, а затем министром финансов, начал осуществлять последовательный выкуп частных железных дорог из рук частных обществ и проводить линию на преимущественное сооружение железных дорог казной<sup>4</sup>.

О целенаправленности проводимой им выкупной политике можно судить на основе следующих данных. За 1890-е гг. казённая железнодорожная сеть увеличилась более чем в 3,6 раза — с 9,4 тыс. до 34,1 тыс. вёрст. Если в 1889 г. из 27,5 тыс. вёрст российских железных дорог более 21 тыс. вёрст принадлежало 42 акционерным обществам, то к концу пребывания

 $<sup>^1</sup>$  *Богомазов Г. Г.* Реформы С. Ю. Витте: истоки и последствия // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения: Ежегодник. Вып. 2. Волгоград, 2000. С. 93.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Витте С. Ю. Воспоминания. Т. 1. М., 1960. С. 388.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. СПб., 1910. С. 261.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> *Витте С. Ю.* Воспоминания. Т. 1. М., 1960. С. 388—389.

С. Ю. Витте на посту министра финансов казне принадлежало уже 35,5 тыс. вёрст железных дорог<sup>1</sup>. Выкупу подлежали в первую очередь те частные железные дороги, которые эксплуатировались не по хозяйски, что вело к крупным непроизводительным расходам, которые всецело ложатся на государственную казну.

Осуществляя выкуп железных дорог, правительство сохраняло некоторых из них в руках частных обществ, но это было лишь вынужденной уступкой, поскольку у казны не хватало средств, хотя расходы бюджета на эти цели и возросли за 10 лет в четыре раза<sup>2</sup>. Витте также сознательно делал исключение для обществ, деятельность которых отличалась предприимчивостью. Он заключал с ними соглашения на условии постройки ими новых линий, причём заметно превышающих первоначальные. Витте стремился использовать организаторский потенциал частных лиц максимально, так как капиталы на строительство они получали в той или иной форме от правительства. Средства давались путём займов, помещавшихся в фонд государственных сберегательных касс или получаемых из-за границы при посредничестве Минфина. Несомненно, что получение заграничных капиталов на имя частных обществ под гарантии правительства было выгодно казне, поэтому позже, в 1910-х гг., преемник Витте на посту министра финансов В. Н. Коковцов в основном и использовал эту форму для финансирования железнодорожного строительства<sup>3</sup>.

На самом деле огосударствление железных дорог в России сопровождалось огромной денежной компенсацией, выдаваемой фиктивным собственникам частной железнодорожной сети. Выкупная стоимость большинства дорог в несколько раз превышала реальную стоимость приобретённого казной имущества дорог, при этом железнодорожные дельцы для достижения выгодных условий выкупа использовали многие средства, вплоть до шантажа и давления иностранного капитала<sup>4</sup>.

Новая железнодорожная политика в течение последнего десятилетия XIX в. проводилась столь решительно и неуклонно, что в начале XX столетия около 70% сети магистральных железных дорог находились непосредственно в руках казны, а над остальными дорогами, остававшимися в частных руках, правительство установило постоянный надзор как в тарифном, так и в финансовом отношении. В этих условиях вся железнодорожная сеть перестала требовать от казны каких-либо средств и стала

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов : в 5 т. Т. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2. Ч. 1. М., 2002. С. 18.

 $<sup>^2</sup>$  *Кутлер Н. Н.* С. Ю. Витте // Новый энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. 1913. Т. 10. С. 835.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Мартынов С. Д. Государство и экономика: система Витте. СПб., 2002. С. 225—226.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> *Витте С. Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов : в 5 т. Т. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2. Ч. 1. М., 2002. С. 19.

приносить чистую прибыль  $^1$ . 1903 г. от казённых дорог поступило 453 млн руб., немногим меньше чем от винной монополии, доход от которой составил 542 млн руб.  $^2$ 

Но надо отметить, что и расходы бюджета на железнодорожное хозяйство были значительными, это были платежи по займам, эксплуатационные издержки, приплаты по гарантии доходности частных дорог, расходы по улучшению казённых дорог и приобретению подвижного состава, содержание контролирующих органов. Все это составляло внушительные цифры, поэтому чистая прибыль была небольшой. Основной причиной было то, что многие линии имели только стратегическое значение и были в коммерческом отношении бездоходны, промышленность ещё была недостаточно развита и следовательно не давала достаточно работы железным дорогам. Скромные финансовые результаты были связаны отчасти и с недостатками управления, низким качеством строительства новых дорог, когда многое приходилось укреплять и переделывать. Были и значительные переплаты казны при выкупе частных дорог. Однако главным в расходовании средств на железные дороги, считал Витте, были государственные расходы на стратегическое железнодорожное строительство, которое для России было неизбежным с её территорией и положением в мире.

Но опыт зарубежных стран показывал, что железные дороги могут приносить регулярные крупные доходы. Так, например, казённые прусские дороги в 1900 г. принесли Пруссии чистого дохода 564 млн марок, а в 1901 г. — 518 млн марок<sup>3</sup>. Поэтому Россия имела все основания, и Витте об этом говорил, рассчитывать в будущем на серьёзные доходы от железных дорог. Для этого должно было произойти сокращение стратегического строительства, повышение доходности дорог в коммерческом отношении, достижение развития промышленностью такого уровня, когда она обеспечит достаточной работой железные дороги.

#### Литература

- 1. Богомазов, Г. Г. Реформы С. Ю. Витте: истоки и последствия // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения: Ежегодник. Вып. 2. Волгоград, 2000. С. 92—98.
  - 2. Витте, С. Ю. Воспоминания. Т. 1. М., 1960.
- 3. Витте, С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М., 2011.
  - 4. Витте, С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. —

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М., 2011. С. 396.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См.: Статистический ежегодник России. 1904 г. СПб., 1905. С. 368.

 $<sup>^3</sup>$  *Озеров И. Х.* Экономическая Россия и её финансовая политика на исходе XIX и в начале XX века. М., 1905. С. 152.

СПб., 1910.

- 5. Витте, С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов : в 5 т. Т. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2. Ч. 1. М., 2002.
- 6. Кутлер, Н. Н. С. Ю. Витте // Новый энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. 1913. Т. 10.
- 7. Кутлер, Н. Н. Витте Сергей Юльевич. Энциклопедический словарь Брокгауз и Ефрон: Биографии : в 12 т. Т. 3. М., 1993.
  - 8. Мартынов, С. Д. Государство и экономика: система Витте. СПб., 2002.
- 9. Озеров, И. Х. Экономическая Россия и её финансовая политика на исходе XIX и в начале XX века. М., 1905.
- 10. Петров, Ю. И. Транспортное законодательство: становление и развитие // Транспортное право и безопасность. 2016. № 9. С. 57—64.
  - 11. Статистический ежегодник России. 1904 г. СПб., 1905.

УДК 349.6

#### © Лычёв Д. И.

— аспирант кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) mr.d.lychev@yandex.ru

## ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРАВО И СПЕЦИФИКА ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СССР

**Аннотация.** В статье рассмотрены аспекты правовой охраны экологии на железнодорожном транспорте в Советском Союзе в связи с празднованием 100-летия Великой Октябрьской социалистической революции 1917 г. и создания советского права.

**Ключевые слова:** советское право; Закон СССР от 15 апреля 1991 г. № 2104-1 «О железнодорожном транспорте»; железнодорожный транспорт; экологическое право.

#### © Lychev D.

 graduate student at the chair «Theory of law and natural resources law» of the Law institute of Russian university of transport

## ENVIRONMENTAL LAW AND ITS LEGAL PROVISION ON RAILWAY TRANSPORT IN THE USSR

**Abstract.** The article examines aspects of the legal protection of the environment in railway transport in the Soviet Union in connection with the celebration of the 100th anniversary of the Great October Socialist Revolution of 1917 and the creation of Soviet law.

**Keywords:** Soviet law; Law of the USSR of April 15, 1991 № 2104-I «On Rail Transport»; railway transport; environmental law.

Статья посвящается 100-летию Великой Октябрьской социалистической революции и созданию советского права

The article is dedicated to the 100th anniversary of the Great October socialist revolution and the creation of Soviet law

Советский Союз был одним из законодателей правого обеспечения охраны экологии в мире. Ярким примером является Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1976 г., которая была разработана и принята по инициативе СССР.

Правовое обеспечение экологического права в СССР началось ещё в далёком 1924 г. В том году было создано Всероссийское общество охраны природы (ВООП). Идея этой организации принадлежит руководителям Народного комиссариата просвещения, а именно: А. В. Луначарскому, Н. К. Крупской, М. Н. Покровскому. В 1953 г. вышел гениальный роман Леонида Леонова «Русский Лес», который является «экологической книгой века» 1.

Железнодорожный транспорт был не исключением в рамках правовой охраны окружающей среды. Первым крупным нормативным правовым актом в СССР стало постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) от 15 января 1931 г. «О железнодорожном транспорте». В нем была закреплена норма, предписывающая улучшение содержания земляного полотна, рельсового и шпального хозяйства, искусственных сооружений. Помимо этого, постановление включало норму об экономии топлива, что, несомненно, являлось положительным аспектом в правовой охране экологии на железнодорожном транспорте.

Устав железных дорог Союза ССР (утверждённый постановлением Совмина СССР от 6 апреля 1964 г. № 270) положил начало новой эры в транспортном праве. Интересно отметить, что с развалом СССР данный документ продолжал действовать все 1990-е гг. В Законе прописаны действия по взаимодействию всех органов Советской власти для качественного и дисциплинированного исполнения предписанных норм. Что же касается норм, направленных на правовую охрану экологии, то в ст. 120 Устава предписывалось содержать пассажирские поезда в чистоте. Согласно ст. 10 станции со значительным объёмом операций по перевозкам отдельных грузов должны были иметь дезинфекционно-промывочные устройства. Согласно ст. 11 Устава благоустройство подъездов к грузовым дворам было возложено на исполнительные комитеты Советов народных депутатов. Помимо этого, вокзалы должны были иметь помещения санитарногигиенического обслуживания для пассажиров и доступы в них для инвалидов.

Закон СССР от 15 апреля 1991 г. № 2104-I «О железнодорожном транспорте» предписывал содержать земли железнодорожного транспорта в надлежащем санитарном состоянии. В ст. 9 были закреплены нормы, по которым железнодорожный транспорт Союза ССР был обязан обеспечить безопасность граждан, безопасность движения поездов и охрану окружа-

\_

 $<sup>^1</sup>$  Сталинская экологическая политика в СССР // Петербургская независимая газета «Общество и Экология» // URL: http://www.ecogazeta.ru/archives/8951 (дата обращения: 12 октября 2017 г.).

ющей среды. Как мы видим, впервые появляются нормы, напрямую регулирующие экологические аспекты на транспорте.

Помимо этого (в соответствие со ст. 9 Закона СССР «О железнодорожном транспорте») были закреплены нормы, в связи с которыми не допускалось размещение объектов на железной дороге Союза СССР, связанных с производством, хранением, погрузкой, транспортировкой и выгрузкой взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных, ядовитых и отравляющих веществ. В данном акте были прописаны и нормы, по которым организовывалась работа при чрезвычайном положении.

Необходимо отметить и Закон СССР от 4 июня 1990 г. 1529-1 «О предприятиях в СССР». Данный Закон регулировал работу предприятий на железнодорожном транспорте согласно ст. 3 Закона СССР от 15 апреля 1991 г. № 2104-1 «О железнодорожном транспорте». Согласно Закону СССР «О предприятиях в СССР» предприятие обязано было своевременно осуществлять природоохранные мероприятия, направленные на снижение и компенсацию отрицательного воздействия его производства на природную среду. Помимо этого, они несли ответственность за соблюдение требований и норм по рациональному использованию, восстановлению и охране земель, вод, недр, лесов, других природных ресурсов Советского государства, а также им предписывалось возмещать ущерб, причинённый в результате их деятельности.

Резюмируя вышесказанное можно отметить, что указанные нормы были направлены на обеспечение всестороннего развития экологического права на железнодорожном транспорте для общего блага. Ведь согласно XXVII съезду КПСС: «Соблюдение единых общепринятых правил коммунистического общежития превратится во внутреннюю потребность и привычку каждого человека»<sup>1</sup>.

#### Литература

- 1. XXVII съезд Коммунистической партии Советского Союза, 25 февр. 6 марта 1986 г. Стенографический отчёт: в 3 т. Т. 1. М.: Политиздат, 1986.
- 2. Киселева, Л. В. Экология железнодорожного транспорта : учеб. пособие. М.: МИИТ, 1999.
- 3. Советское право : учебник / З. Г. Андропова [и др.] ; под ред. Н. А. Тепловой. З-е изд., перераб. и доп. М. : Высш. шк., 1987.
- 4. Сталинская экологическая политика в СССР // Петербургская независимая газета «Общество и Экология» // URL: http://www.ecogazeta.ru/archives/8951 (дата обращения: 12 октября 2017 г.).

82

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Материалы XXVII съезда Коммунистической партии Советского Союза. С. 138—139.

#### **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, учёбы (полное наименование организации в именительном падеже);
- должность, учёная степень, учёное 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 учёного звания и (или) учёной степени, дополнительно представляется рецензия доктора или кандидата наук по профилю статьи.

Аспиранты, соискатели учёной 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.