ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 2(30)/2019

Издается с января 2016 г.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2019. № 2 (30)	The online scientific journal “Transport law and security” 2019. № 2 (30)
Дата размещения номера — 22 июля 2019 г. Журнал издается с января 2016 г. Научное направление периодического издания: 12.00.00 Юриспруденция; 08.00.05 Экономика и управление народным хозяйством. 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 автономное 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: четыре раза в год. Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).	The date of the issue is the 22-nd of July, 2019. The journal has been published since January 2016. The research areas of the publications are 12.00.00 Jurisprudence; 08.00.05 Economy and management of national economy The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015. The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 681-90-19; Fax.: 8 (495) 684-2849; Email: albinadg@mail.ru. The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/ The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”. The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016. The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868. The journal is issued 4 times a year. The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law (20.02.03), professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет	Editorial Council
Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации	**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport, the honored worker of the higher professional education of the Russian Federation
Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, заместитель директора по инновациям Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, deputy director on innovations at the Law Institute of the Russian University of Transport
Землин Александр Игоревич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), Заслуженный деятель науки Российской Федерации; член Научно-экспертного совета Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российский Федерации по безопасности и противодействию коррупции, сертифицированный судебный эксперт, академик Академии проблем безопасности и правопорядка, главный научный руководитель Института общественного контроля Национального комитета общественного контроля России	**Zemlin Aleksandr Igorevich,** Doctor of Law, professor, head of the department “Transport Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, the member of the Scientific Expert Council of the Committee of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation on Security and Anti-Corruption, a certified forensic scientist, an academician of the Academy of Security and Law Enforcement Problems, a chief scientific supervisor of the Institute for Public Control of the National Committee for Public Control of Russia
Боголюбов Сергей Александрович — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Bogolyubov Sergey Aleksandrovich**, Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the environmental legislation department at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации	**Tuchkova Elvira Galimovna**, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labour law and social security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой экологического и природоресурсного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации	**Zhavoronkova Nataliya Grigorievna**, Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation, head of the department of environmental and natural resources law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
Колотушкин Сергей Михайлович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kolotushkin Sergey Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the department for the study of management problems and the reform of the penal system at the National Research Institute of the Penal system of the Russian Federation (NRIPS RF)
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)
Шумаев Виталий Андреевич — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и маркетинга Московского университета имени С. Ю. Витте; академик Российской академии естественных наук	**Shumaev Vitaliy Andreevich**, Doctor of Economy, professor, professor of the department of management and marketing of the Moscow S.U. Witte University, academician of the Russian Academy of Natural Sciences
Григорьев Виктор Николаевич — доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник группы подготовки научно-педагогических кадров аппарата ученого секретаря, адъюнктуры, докторантуры Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний»	**Grigoriev Viktor Nikolaevich,** Doctor of Law, professor, leading researcher of the group for training of the teaching staff of the scientific secretary's office, graduate military course, Doctorate of the Federal State Institution "Research Institute of the Federal Penitentiary Service"
Чернявский Александр Геннадьевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий сектором электронных ресурсов научно-технической информации Отраслевого центра научно-технической информации по архивоведению и документоведению Всероссийского научно-исследовательского института документоведения и архивного дела	**Chernyavsky Aleksandr Gennadievich,** Doctor of Law, professor, head of the electronic resources sector of scientific and technical information in the Branch Center for Scientific and Technical Information on Records and Archives Management of the All-Russian Scientific and Research Institute for Records and Archives Management (VNIIDAD)

Мельников Владимир Сергеевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Гражданское право, гражданский процесс и международное частное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Melnikov Vladimir Sergeevich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Civil Law, Civil Procedure and International Private Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport
Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics” of the Law Institute of the Russian University of Transport
Гуцуляк Василий Николаевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ). Почетный работник Морского флота	**Gutsulyak Vasiliy Nikolaevich**, Doctor of Law, professor, professor of the department “Transport Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, the honored worker of the Navy
Холиков Иван Владимирович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Kholikov Ivan Vladimirovich,** Doctor of Law, professor, professor of the department of state and law disciplines of the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Чеботарева Анна Александровна — кандидат юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Candidate of Law, docent, head of the department “Administrative Law, Ecological Law and Information Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport
Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник, исполняющая обязанности заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации	**Polyakova Tatiyana Anatolievna**, Doctor of Law, docent, main researcher**,** acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation
Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук	**Minbaleev Aleksey Vladimirovich**, Doctor of Law, docent, leading researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences

Данилина Елена Ивановна — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Danilina Elena Ivanovna, Doctor of Economic Sciences, professor, professor of the department “Administrative Law, Ecological Law and Information Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport

Козин Михаил Николаевич — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)

Kozin Mikhail Nikolaevich, Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Рейнгольд Валерий Артурович — доктор юридических наук, профессор, директор докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии (г. Рига, Латвия)

Reingold Valery Arturovich, Doctor of Law, professor, director of the Doctoral Study “Juridical science” at the Baltic International Academy

Велиев Исахан Вейсал-оглы — доктор юридических наук, профессор, руководитель аппарата Фонда «Знание» при Президенте Азербайджанской республики (г. Баку, Азербайджан)

Veliev Isakhan Veysal-Ogly, Doctor of Law, professor, chief of the Foundation "Knowledge" under the President of the Republic of Azerbaijan (Azerbaijan) (Baku)

Куан Цзэнцзюнь — доктор права, профессор, профессор Китайского института приграничных и морских исследований Уханьского университета (г. Ухань, Китай)

Kuang Zengiun, Doctor of Law, Professor, Wuhan University China Institute of Boundary and Ocean Studies China Institute of Boundary and Ocean Studies, Wuhan University, Wuhan, Hubei Province, P. R. China

Надер Ахмед Мандил — доктор юридических наук, профессор кафедры международного права юридического колледжа, Университет Тикрит, Ирак, Тикрит

Nadher Ahmed Mandeel, Doctor of Law, Assistant Professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit

Эдвард Нашаат — доктор наук, профессор, Высший институт менеджмента и информатики им. Аль-Обура, Египет, Каир, город Обур

Edward Nashaat, Doctor of science, Professor, Al-Obour High Institute of Management and Informatics, Egypt, Cairo, Obour City

Редакционная коллегия

Editorial Board

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

The editor-in-chief is KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law (20.02.03), professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Ведущий редактор — ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна

Executive editor is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna

Ответственный за сайт — ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич	**Programmer and designer of the Website** is FILIPPOV Dmitry Sergeevich
Выпускающий редактор — ЧЕБОТАРЁВ Владимир Евгеньевич	**Managing editor** is CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich
Английская версия – СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна	**English version** is SKUYBEDINA Olga Nikolaevna

Содержание

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Антонов О. А.
Формирование вещественного доказательства при расследовании транспортных преступлений 13

Бобовкин М. В., Ручкин В. А.
К вопросу о судебно-почерковедческом исследовании электрофотографических копий документов при расследовании преступлений на транспорте 22

Колотушкин С. М.
Безопасность воздушного транспорта в современных условиях развития беспилотных летательных аппаратов: проблемы и пути решения 28

Попов В. Л.
Транспортная экспертиза как доказательство в суде 36

Суденко В. Е.
Дорожно-транспортные происшествия и преступления: причины, проблемы борьбы с ними 44

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Власов А. В., Борисова Т. В.
Особенности правового регулирования перевозки опасных грузов морским транспортом 51

Леонов С. И.
Об использовании опционных договоров в деятельности подразделений транспортной безопасности 58

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Духно Н. А.
Экологическая безопасность и транспорт 63

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Мажинский Р. А.
О новеллах лицензирования предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом 77

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Груздева Л. М.
Транспортная информационная инфраструктура как объект для компьютерных атак 82

Заложных Е. С.
Основные понятия размещения рекламы на транспортных средствах (и с их использованием) и ее правовое регулирование в России 91

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Джабиев А. П.
Китайский мегапроект «Один пояс — один путь»: перспективы развития международной транспортной инфраструктуры и оживления мировой экономики 97

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Кобзева Е. И.
Проблема финансово-правового регулирования транспортных услуг в условиях цифровизации 108

Правкин С. А., Смирнова В. В.
Механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного партнерства 112

Шатская И. И.
Особенности организации и нормативного регулирования бухгалтерского учета на предприятиях транспорта 125

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Петров Ю. И.
Развитие транспортных путей и законодательства

в правление Екатерины II 134

Косолапов Ю. В., Сивова А. А.
Специальный железнодорожный транспорт для перевозки правонарушителей в России в 1950—1980-е годы..... 142

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 149

Contents

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Antonov Oleg Al.
Evidence formation in a traffic crime investigation 13

Bobovkin Mikhail V., Ruchkin Vitaliy An.
On the forensic handwriting analysis of electrophotographic copies of documents in the investigation of transport crimes 22

Kolotushkin Sergey M.
Air transport safety in modern conditions of an unmanned aerial vehicle development: problems and solutions 28

Popov Valeriy L.
Transport expertise as evidence in court 36

Sudenko Vladimir E.
Traffic accidents and transport crimes: their reasons and the problems of dealing with them 44

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Vlasov Aleksandr V., Borisova Tatiyana V.
Features of legal regulation of dangerous goods transportation by sea 51

Leonov Sergey Iv.
On the use of option contracts in the activities of transport security subunits 58

LAND AND LEGAL AND ENVIRONMENTAL TRANSPORT RELATIONS

Dukhno Nikolay A.
Environmental security and transport 63

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Mazhinsky Roman Al.
On the novelties in licensing of business activities for the road transportation of passengers and baggage 77

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Gruzdeva Lyudmila M.
Transport information infrastructure as an object for computer attacks 82

Zalozhnykh Ekaterina S.
Main concepts and legal regulation of advertising on vehicles (and with their use) in Russia 91

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Dzhabiev Aleksandr P.
Chinese megaproject 'One Belt One Road (OBOR)': prospects for the international transport infrastructure development and the world economy revitalization 97

TRANSPORT ECONOMY

Kobzeva Ekaterina Iv.
The problem of financial and legal regulation of transport service digitalization 108

Pravkin Sergey A., Smirnova Vera V.
Legal management mechanism of transport sector investments adjusted for the use of individual models of public-private partnership 112

Shatskaya Irina Iv.
Features of organization and legal regulation of the accounting at transport enterprises 125

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Petrov Yury Iv.
Development of transport routes and legislation under the reign of Catherine II 134

Kosolapov Yury V., Sivova Anna Al.
Special railway transport for transportation of offenders in Russia in the 1950—1980s 142

Requirements for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security" 149

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.9

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

Формирование вещественного доказательства при расследовании транспортных преступлений

Аннотация. В статье рассматриваются различные аспекты формирования вещественного доказательства по уголовным делам о транспортных преступлениях. Указано, что весьма серьезные происшествия могут происходить по независящим от человека причинам, вследствие действия непреодолимой природной силы. В то же время к многочисленным жертвам могут привести и деяния человека, нарушающего или не соблюдающего те или иные правила движения и эксплуатации транспортного средства, на что указывают приведенные примеры. Обращается внимание на то, что успешное раскрытие и эффективное расследование преступлений, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, возможно только при наличии соответствующих доказательств, которые могут быть получены лишь вследствие их обнаружения, фиксации и изъятия. Наиболее важными при этом объявляются доказательства, полученные из материальных источников, хотя должны учитываться и доказательства субъективного характера. Обращено внимание на правильную оценку, прежде всего, вещественных доказательств по делам о преступлениях в сфере транспорта в целом и железнодорожного транспорта в особенности, как наиболее объективных, не подверженных субъективному воздействию. Описывается процедура признания тех или иных следов преступления в качестве доказательств по уголовному делу. Для доказывания по уголовному делу имеет значение не определенный предмет, а его относимость к расследуемому преступлению, т.е. когда он выступает в качестве носителя доказательственной информации. Признаки предмета, их вид, место нахождения и обнаружения, связь с доказываемыми по делу обстоятельствами делают этот предмет вещественным доказательством.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; доказательства; доказывание; предмет доказывания; транспортное преступление; происшествие; следы преступления.

Oleg Al. Antonov
— Candidate of Law, associate professor of the department
of criminal law, criminal procedure and criminalistics,
Law Institute of the Russian University of Transport

Evidence formation in a traffic crime investigation

Abstract. The paper considers various aspects of the formation of physical evidence in transport criminal cases. There has been indicated that very serious incidents can occur not because of humans, but due to the action of irresistible natural force. At the same time, the actions of a person who violates or does not comply with certain traffic rules can lead to numerous victims, as have been indicated by the examples. The attention has been paid to the fact that successful solution and effective investigation of crimes committed at transport are possible only if there is relevant evidence obtained as a result of their detection, documenting and collection. In this case, the most important evidence is the evidence obtained from material sources, although a subjective evidence should also be taken into account. The attention has been especially paid to the correct estimation of material evidence in cases of transport crimes in general and railway transport crimes in particular, as the most objective ones (i.e. not subjected to subjective effect). There has been described the recognition procedure for certain crime traces as evidence in a criminal case. To solve a criminal case, it is not a specific subject that matters, but its relevance to the investigated crime, i.e. when it acts as a carrier of the evidence. The signs of an object, its appearance, location and detection, and its connection with the circumstances being proved make this subject a material evidence.

Keywords: railway transport; evidence; substantiation/proof; fact at issue; transport crime; an incident; traces of crime.

На объектах железнодорожного транспорта совершаются различные преступления: против личности, в сфере экономики, против общественной безопасности и общественного порядка. При этом особую группу составляют преступления, совершаемые работниками транспортной сферы, которые в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязаны соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также должны выполнять требования по

соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры [1].

Повышенная общественная опасность названной группы преступлений заключается в особой тяжести наступающих последствий в виде человеческих жертв, разрушений и повреждений дорогостоящих материальных объектов и даже в появлении экологически напряженной обстановки. Справедливости ради нужно отметить, что тяжелые последствия различных событий на транспорте могут иметь место как в связи с неблагоприятными природными явлениями, так и при совпадении трагических обстоятельств.

Самое масштабное крушение поезда в истории железнодорожного транспорта произошло в Пералии (Шри-Ланка) 26 декабря 2004 г. по причине цунами, обрушавшегося на побережье Шри-Ланки. В момент, когда пассажирский поезд стоял, ожидая зеленого сигнала семафора у деревушки Пералия, с океана на берег обрушилась гигантская волна, смывшая с железнодорожных путей огромный состав, находившийся в 10 м от берега. 80-тонный тепловоз отброшен на 50 м, 30-тонные вагоны разбросало по окрестностям. Два вагона унесло в океан. Лишь на третий день спасатели смогли подобраться к поезду. В результате погибло 1750 человек, из 1900, находившихся в поезде [http://news.bigmir.net/world/732686-TOP-5-samyh-krupnyh-zheleznodorozhnyh-avarij-v-mire].

Крупнейшая катастрофа в истории России имела место 3 июня 1989 г. под Уфой. Из-за аварии на трубопроводе при прохождении двух встречных поездов произошло возгорание топливовоздушной смеси, скопившейся в низине, в результате чего произошел мощный взрыв, разбросавший составы как спичечные коробки. Результатом трагедии стал гигантский пожар, в котором погибли 645 человек (по другим данным — 545) и сотни стали инвалидами (ранения получили более 600 человек). Во время крушения погибло около 200 детей. Сила взрыва была сравнима с мощностью взрыва атомной бомбы в Хиросиме. Столб пламени был виден за сотню километров [https://tass.ru/info/546677 и http://venividi.ru].

На месте железнодорожного крушения, аварии, происшествия или события, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, повреждается много материальных объектов. При расследовании уголовного дела о подобных преступлениях в каждом конкретном случае из множества материальных предметов, обнаруженных на месте происшествия, необходимо выделять те, которые могут иметь доказательственное значение и из которых могут быть сформированы вещественные доказательства [2].

Отдельные материальные предметы могут трансформироваться в вещественные доказательства по совокупности признаков (разрушенные путепроводы, пути сообщения, поврежденный подвижной состав и т.п.). Другие могут иметь доказательственное значение индивидуальными

свойствами (некачественно отремонтированная стрелка, вышедшие из строя элементы тормозной системы, сломанный конкретный узел системы сигнализации и др.).

Вещественные доказательства являются важнейшими из доказательств по уголовным делам о транспортных преступлениях. Эти так называемые «немые свидетели» подчас убедительней всего могут «рассказать» о многих значимых для дела обстоятельствах. Поэтому если вещественные доказательства собраны с соблюдением всех требований уголовно-процессуального законодательства, то они представляют собой наиболее объективных «очевидцев» совершенного преступления, произошедшей аварии, крушения либо катастрофы [3]. Они являются материальными носителями процессуально значимой информации.

В целом, предметы материального мира в окружающей действительности в процессе своего развития претерпевают различные изменения в результате взаимодействия, взаимовлияния, взаимовоздействия.

Это не является исключением и для объектов, вовлеченных в орбиту уголовно-процессуального расследования уголовных дел о транспортных происшествиях на железнодорожном транспорте. Особенностью таких предметов материального мира является то, что в результате преступления они претерпели изменения, которые отражают обстоятельства, событие и участников преступного деяния, так как преступления совершаются в условиях объективной реальности.

Как последствие преступного события, предметы материального мира, которые, условно говоря, испытали на себе воздействие преступления, приобретают качества, свойства, состояния и признаки, придающие им доказательственное значение. Таким образом, предметы материального мира становятся носителями информации, имеющей значение для предварительного расследования уголовного дела. Предметы приобретают свойства, значимые для расследования уголовного дела, до начала уголовно-процессуальной деятельности и вне зависимости от сознания правоприменителя.

Рассматриваемые объекты материального мира вовлекаются в орбиту уголовно-процессуального расследования в силу того, что в результате преступления на них отразились видимые и невидимые изменения. При расследовании уголовного дела имеют значение только те изменения, которые способствуют выявлению обстоятельств, подлежащих доказыванию.

Субъект доказывания в уголовном процессе оперирует доказательствами, закрепленными в законе. В их числе указаны и вещественные доказательства. Обобщенный перечень вещественных доказательств содержится в соответствующих статьях УПК РФ. Следует отметить, что законодатель не стремится привести их исчерпывающего перечня из-за многообразия происходящих в окружающем мире явлений,

а также в силу непрерывного развития окружающего мира. Человеческое познание в области науки, техники, искусства постоянно углубляется, а вместе с этим расширяются и возможности получения доказательственной информации в уголовном судопроизводстве.

В соответствии с действующими положениями ст. 81 УПК РФ вещественными доказательствами признаются любые предметы:

1) которые служили орудиями, оборудованием или иными средствами совершения преступления или сохранили на себе следы преступления;

2) на которые были направлены преступные действия;

2.1) деньги, ценности и иное имущество, полученные в результате совершения преступления;

3) иные предметы и документы, которые могут служить средствами для обнаружения преступления и установления обстоятельств уголовного дела.

Перечисленные в уголовно-процессуальном законе предметы, вещественными доказательствами можно называть лишь условно. Пока они не вовлечены в сферу уголовно-процессуального производства, их все же правильней называть просто предметами, представляющими интерес, т.е. имеющими значение для дела. Отметим, что для доказывания по уголовному делу имеет значение не конкретный предмет или след, а его относимость к расследуемому преступлению, когда он выступает в качестве носителя доказательственной информации. Его свойства, вид, местонахождение и место обнаружения, связь с доказываемыми по делу обстоятельствами делают этот предмет вещественным доказательством. Иными словами, доказательством становятся свойства предмета, а не сам предмет.

При исследовании природы вещественного доказательства, понимания динамики его появления в уголовном деле, осознания сущности вещественного доказательства необходимо выделить три основных элемента его формирования. Для каждого вещественного доказательства представляется необходимым выяснить:

1) каким образом предмет появляется в сфере уголовно-процессуального интереса;

2) какое отношение он имеет к обстоятельствам, подлежащим доказыванию по конкретному уголовному делу;

3) как оценивается значение предмета (его свойства, качества, состояния) для предварительного расследования.

Как предмет появляется в уголовном деле? Факт получения следователем, дознавателем или судом предмета, значимого для уголовного дела, должен быть зафиксирован в соответствии с требованиями УПК РФ. Это означает, что в уголовном деле должен быть процессуальный документ, указывающий на способ получения предмета.

Предмет может быть обнаружен в ходе производства обыска, осмотра, выемки, представлен другими участниками уголовно-процессуальной

деятельности, истребован или выявлен в результате иных действий. Момент обнаружения, изъятия или получения предмета должен быть отражен в соответствующем протоколе. В нем указывается место, время, условия обнаружения и изъятия предмета, зафиксированы его индивидуальные отличительные признаки, выявленные на нем следы. Обязательно указывается его название, детализируется внешний вид предмета: размер, вес, цвет, состояние и иные существенные индивидуальные отличительные признаки.

Во многом от обнаруженных материальных следов зависит первичная квалификация преступления и последующее направление расследования.

Самым распространенным уголовно-процессуальным документом, свидетельствующим о появлении предмета в сфере уголовного судопроизводства, является протокол осмотра места происшествия. Так, 8 апреля 2017 г. около 11 часов вечера поезд дальнего следования «Москва-Брест» и электричка «Москва-Усово» столкнулись на западе Москвы. В результате столкновения пострадали более 50 человек. С рельсов сошли локомотив пассажирского поезда и три вагона электропоезда. Сила удара была такова, что два вагона электрички смело в сторону, а одна из секций пассажирского электровоза разрушилась до такой степени, что восстановлению не подлежит. Общий ущерб от аварии составил 15 млн руб. При осмотре места происшествия особое внимание было уделено поиску узлов и элементов тормозной системы подвижного состава, которые впоследствии были признаны вещественными доказательствами по уголовному делу [https://ria.ru/spravka/20170909/1502135442.html и https://www.mk.ru/].

После получения предмета должна быть установлена его объективная связь с обстоятельствами, подлежащими доказыванию по уголовному делу, т.е. его отношение к обстоятельствам доказывания. Связь предмета с расследуемым преступлением может быть непосредственной или опосредованной. Предмет может сохранить на себе явные следы преступления или относиться к делу в силу места его обнаружения. Предмет может быть создан в ходе совершения преступления — изготовлен, приспособлен, использован и т.п.

В соответствии с требованиями закона предмет должен быть осмотрен, что возможно во время производства следственного действия, когда интересующий предмет был обнаружен. Допускается также и выполнение отдельного следственного действия в виде осмотра. При этом составляется самостоятельный процессуальный документ — протокол осмотра, в котором детализируются объективные признаки материального объекта и обосновывается его относимость к расследуемым обстоятельствам.

Для более детального определения относимости предмета к расследуемому уголовному делу могут быть выполнены и иные действия. Например, допрос специалиста, назначение экспертизы, предъявление

другим участникам уголовного процесса, сопоставление с иными имеющимися в деле доказательствами и материалами.

Подавляющее большинство транспортных преступлений в сфере железнодорожного транспорта связаны с нарушением водителями автомототехники правил пересечения железнодорожных переездов [4]. Так, 6 октября 2017 г. вблизи железнодорожной станции Покров Петушинского района Владимирской области пассажирский автобус заглох прямо на путях и его протаранил пассажирский поезд сообщением «Санкт-Петербург — Нижний Новгород». В аварии погибли 19 пассажиров автобуса [5]. Кроме технических узлов пострадавшего автобуса и локомотива, систем управления и сигнализации на железнодорожном переезде, к доказательствам по делу были отнесены и фрагменты человеческих тел погибших людей [https://zebra-tv.ru/].

К особой разновидности предметов, имеющих значение для дела, можно отнести электронные носители информации, а также аудио- и видеозаписи, изготовленные без участия органов предварительного расследования, которые имеют отношение к уголовному делу не своими объективными внешними материальными признаками (размер, цвет, вес и пр.), а содержанием зафиксированной на них информации. Относимость таких предметов к уголовному делу разрешается путем осмотра в форме воспроизведения, прослушивания, просмотра, о чем составляется протокол с занесением в него содержащейся на носителе и имеющей значение для дела информации.

Видеозаписи, сделанные в ходе производства следственного действия, доказательственного значения не имеют. Они носят иллюстративный характер и являются приложением к протоколу соответствующего следственного действия (если только сами не стали объектом преступного посягательства, например, при хищении или фальсификации).

Рассмотрим трансформацию предмета в вещественное доказательство.

Итак, предмет получен, и установлена его относимость к уголовному делу, о чем составлены соответствующие процессуальные документы. Но предмет пока еще не стал вещественным доказательством.

К тому же в процессе предварительного расследования предмет может быть потерян, уничтожен, передан, переработан, возвращен законному владельцу. В процессе исследования или длительного хранения могут быть утрачены или изменены его первоначальные качества и свойства. Это в первую очередь относится к скоропортящимся товарам и продукции, к объектам экспертного исследования. Отдельные предметы могут представлять опасность для жизни и здоровья окружающих, хранение которых требует особых условий. Предметы могут быть в виде крупных партий товаров или быть громоздкими, например, поврежденный железнодорожный вагон, искореженные пути сообщения или разрушенные объекты транспортной инфраструктуры. Так, 26 марта 2017 г. на Учалинском горно-обогатительном комбинате Башкирии произошло

столкновение двух железнодорожных составов. С рельсов сошли две цистерны с дизельным топливом, один локомотив опрокинулся. Понятно, длительное хранение подобных объектов в первоначальном состоянии объективно невозможно [https://ria.ru/spravka/20170909/1502135442.html].

Для того чтобы предмет стал вещественным доказательством, в законе предусмотрена заключительная обязательная процедура — вынесение постановления о признании предмета вещественным доказательством и приобщении его к уголовному делу. Только после этого предмет приобретает процессуальный статус вещественного доказательства [6].

Таким образом, можно утверждать, что вещественное доказательство состоит из совокупности двух неразрывных элементов: объективного, материального — вещного и субъективного, идеального — принятого процессуального решения.

При доказывании имеется предмет материального мира и субъект его восприятия и оценки. Бесполезно рассуждать о том, какой из этих элементов является ведущим. В ходе формировании рассматриваемого вида доказательств оба названных элемента неразрывно связаны друг с другом.

Вещественное доказательство по содержанию — это предмет, по форме — это совокупность процессуальных документов. Как было отмечено, предмета (вещи) в уголовном деле может уже не быть, но вещественное доказательство сохраняется, т.е. форма вещественного доказательства сливается с его содержанием.

Вещественное доказательство как вид доказательств обычно формируется в ходе предварительного расследования. При рассмотрении уголовного дела в судебном разбирательстве суду, как правило, представляется не сам материальный объект, а вещественное доказательство в форме совокупности уголовно-процессуальных документов.

В соответствии с требованием непосредственности исследования всех обстоятельств дела, в судебном заседании стороны предъявляют суду вещественные доказательства путем оглашения соответствующих процессуальных документов. Это и является способом представления данного вида доказательств.

Содержание вещественного доказательства проявляется своей формой. Следовательно, вещественное доказательство формально является предметом с определенными свойствами, качествами, состояниями, признаками, но юридическое значение в уголовном деле имеет ряд уголовно-процессуальных актов. Форма вещественного доказательства в виде совокупности процессуальных документов и становится содержанием данного вида доказательств.

Таким образом, процесс формирования вещественного доказательства по уголовным делам о расследовании транспортных преступлений

состоит в последовательном совершении ряда следственных действий и принятии процессуальных решений, сопровождающихся составлением конкретных процессуальных документов и отражающих:

— обнаружение материального предмета;

— определение относимости выявленного предмета, его признаков и свойств к обстоятельствам, подлежащим доказыванию;

— признание предмета вещественным доказательством и приобщение его в таком качестве к уголовному делу.

Литература

1. Суденко, В. Е. Транспортные преступления: особенности квалификации // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 11 (11). — С. 15—20.
2. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. — 2013. — Т. 11. — № 4 (48). — С. 170—174.
3. Суденко, В. Е. Тактика осмотра места железнодорожного происшествия // Мир транспорта. — 2017. — Т. 15. — № 1 (68). — С. 210—222.
4. Жаворонков, В. А. Некачественный ремонт подвижного состава и объектов транспортной инфраструктуры — прямая угроза безопасности на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 6. — С. 27—34.
5. Суденко, В. Е. Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14). — С. 29.
6. Антонов, О. А. Вещественное доказательство — содержание в форме // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 5 (17). — С. 15—21.

References

1. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya: osobennosti kvalifikatsii [Traffic crimes: particularities of qualification]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 11 (11). — S. 15—20.
2. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya i ikh analiz [Traffic crimes and their analysis] // Mir transporta. — 2013. — T. 11. — № 4 (48). — S. 170—174.
3. Sudenko, V. Ye. Taktika osmotra mesta zheleznodorozhnogo proisshestviya [Tactics of inspecting a railway accident site] // Mir transporta. — 2017. — T. 15. — № 1 (68). — S. 210—222.
4. Zhavoronkov, V. A. Nekachestvennyy remont podvizhnogo sostava i ob"yektov transportnoy infrastruktury — pryamaya ugroza bezopasnosti na transporte [Poor-quality repair of rolling stock and transport infrastructure facilities - a direct threat to transport security] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 6. — S. 27—34.
5. Sudenko, V. Ye. Ustanovleniye tipa transportnogo sredstva, kharaktera proisshestviya i ikh sootvetstviya priznakam, ukazannym v stat'ye 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [Establishing the type of vehicle, the nature of the incident and their compliance with the signs specified in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 2 (14). — S. 29.
6. Antonov, O. A. Veshchestvennoye dokazatel'stvo — soderzhaniye v forme [Material evidence, its contents and form] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 5 (17). — S. 15—21.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.98

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

© Ручкин Виталий Анатольевич
— доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры основ экспертно-криминалистической деятельности учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической деятельности, Волгоградская академия МВД России, заслуженный деятель науки Российской Федерации

К вопросу о судебно-почерковедческом исследовании электрофотографических копий документов при расследовании преступлений на транспорте

Аннотация. На современном этапе правоохранительные органы все чаще используют потенциал судебно-почерковедческой диагностики при расследовании преступлений на транспорте. Эта тенденция наблюдается в экономической и имущественной сфере, а также при борьбе с коррупцией, нецелевым использованием бюджетных средств, злоупотреблением должностными полномочиями, халатностью. Кроме того, решение задач судебно-почерковедческой диагностической экспертизы широко используется в процессуальной и непроцессуальной формах с целью розыска лиц — субъектов преступлений на транспорте. При этом составляются розыскные таблицы, содержащие данные о личности исполнителя рукописи (пол, возраст, профессия, образование, психофизиологическое состояние и др.), имеющие ориентирующее значение. Основная цель их использования — постепенное сужение круга подозреваемых с целью последующей идентификации личности по признакам почерка.

В статье освещаются актуальные вопросы использования потенциала судебно-почерковедческой диагностики в расследовании преступлений на транспорте. Авторы определяют современное состояние и тенденции дальнейшего развития судебно-почерковедческой диагностики, систему

криминалистических свойств почерка, имеющих большое значение для решения диагностических задач судебно-почерковедческой экспертизы в процессуальной и непроцессуальной формах.

Ключевые слова: судебно-почерковедческая диагностика; судебно-почерковедческая диагностическая экспертиза; расследование преступлений на транспорте.

© Mikhail V. Bobovkin
— Doctor of Law, professor, professor of the department of criminal law, criminal procedure and criminalistics, Law Institute of the Russian University of Transport

© Vitaliy An. Ruchkin
— Doctor of Law, professor, professor of the department of the forensic activities of the educational and scientific complex of forensic examination, Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, honored scientist of the Russian Federation

On the forensic handwriting analysis of electrophotographic copies of documents in the investigation of transport crimes

Abstract. At present, law enforcement agencies are increasingly using the potential of forensic handwriting analysis in the investigation of transport crimes. This tendency can be seen in the spheres of economy and property, as well as in the fight against corruption, inappropriate use of budget finance, power abuse and negligence. In addition, the solution of the problems of forensic handwriting diagnostics is widely used in procedural and non-procedural forms to find offenders in transport crimes. There are usually compiled search tables with the data on a personality of a manuscript (gender, age, occupation, education, psycho-physiological state, etc.), being of a great significance for finding. The main purpose of their use is to narrow a circle of suspects to identify a person on the basis of handwriting characteristics. The paper considers the urgent issues of using the potential of handwriting analysis to investigate transport crimes. The authors have determined the current state and tendencies for further development of forensic handwriting analysis, the system of forensic handwriting characteristics, which are of great importance to solve the problems of forensic handwriting analysis in procedural and non-procedural forms.

Keywords: forensic handwriting analysis; forensic handwriting diagnostics; investigation of transport crimes.

Судебно-почерковедческая диагностика является разделом судебного почерковедения в виде системы знаний, образующих научную основу решения диагностических задач судебно-почерковедческой экспертизы. В нем представлены закономерности механизма письма и криминалистических свойств почерка, имеющих большое диагностическое значение, а также закономерности процесса диагностического исследования почерка [3].

Знания о функционировании механизма письма составляют основу для всестороннего изучения закономерностей криминалистических свойств почерка. К ним относятся:

1) типологическое своеобразие (типология) почерка — зависимость реализации письменно-двигательного навыка от социально-демографических и психологических свойств исполнителя рукописи;

2) избирательная изменчивость (адаптационная реактивность) почерка — зависимость реализации письменно-двигательного навыка от воздействия внешних и внутренних сбивающих факторов;

3) временная изменчивость почерка — зависимость реализации письменно-двигательного навыка от влияния факторов времени;

4) индивидуальность, динамическая устойчивость, вариационность, разброс признаков в качестве иных криминалистических свойств почерка, имеющих диагностическое значение.

Указанные свойства почерка выражаются в рукописях (текстах, кратких записях, подписях), составляющих традиционную (бумажную) форму делопроизводства на транспорте в виде отдельных категорий информативных признаков, которые используются в процессе решения диагностических задач судебно-почерковедческой экспертизы.

Исходя из степени общности, задачи судебно-почерковедческой диагностической экспертизы при расследовании преступлений на транспорте делятся на следующие категории: общие, классификационные, собственные, ситуационные, временные [1].

Общие диагностические задачи имеют универсальный характер и связаны с установлением наиболее общих условий письма при выполнении рукописи в качестве самостоятельной или промежуточной цели диагностического процесса. Эти задачи включают:

1) установление факта выполнения рукописи в обычных (нормальных) или необычных условиях письма;

2) определение характера необычности выполнения рукописи, т.е. воздействия на процесс письма временных или постоянно действующих сбивающих факторов;

3) отнесение временного сбивающего фактора (при установлении факта его воздействия) к группе естественных, не связанных с намеренным изменением почерка, или к группе искусственных, обусловленных умышленным искажением исполнителем рукописи своего почерка;

4) определение принадлежности естественного сбивающего фактора к подгруппе внутренних — функциональных либо к подгруппе внешних — обстановочных.

Классификационные диагностические (атрибутивные) задачи направлены на установление типологической (групповой) принадлежности исполнителя рукописи к определенному классу по социально-демографическим, психологическим и иным характеристикам, таким как пол, возраст, характер, тип темперамента, сходство почерков разных лиц и др.

Собственные диагностические задачи связаны с определением:

1) необычного внутреннего состояния исполнителя рукописи: психофизиологического — аффект, стресс, возбуждение, торможение и т.д.; патологического — психического, соматического;

2) способа намеренного изменения исполнителем рукописи своего почерка: перемена привычно пишущей руки; подражание буквам печатной формы, почерку другого лица, школьным прописям; скорописная маскировка почерка; письмо с удерживанием пишущего прибора на непривычном расстоянии от острия пера и др.

Ситуационно-диагностические задачи связаны с установлением специфики внешней обстановки выполнения рукописи: непривычная поза исполнителя, необычный пишущий прибор, ограничение зрительного контроля, темнота, письмо в движущимся транспорте и др.

Временные диагностические задачи направлены на определение давности выполнения рукописи по признакам почерка. К ним относится установление абсолютной (хронометрической) и относительной (хронологической) давности почерковых объектов, установление одновременного или разновременного выполнения рукописей, выявление дописки и т.д. [2]

Потребности расследования преступлений на транспорте в использовании достижений судебно-почерковедческой диагностики определяют главные направления ее дальнейшего развития.

Методическое направление связано с повышением эффективности и разработкой новых методов решения задач судебно-почерковедческой диагностической экспертизы.

В развитии нуждается, прежде всего, сфера классификационных исследований, основанных на вероятностно-статистическом моделировании почерка. Для этого целесообразно расширить объект экспертизы (почерк—письмо) с учетом того, что письменно-интеллектуальные и письменно-речевые структуры рукописи подвержены меньшему изменению во времени, чем нормы прописи. Требуется также использовать наряду с количественными свойствами почерка качественные закономерности в виде проявлений типологии, вариационности и разброса информативных признаков.

Аналогичный подход может быть использован при разработке новых методов (методик) решения иных задач судебно-почерковедческой диагностической экспертизы на транспорте. Большей частью это связано с исследованием подписей и кратких записей — наиболее распространенных рукописей в современном документообороте.

Рукописные тексты в настоявшее время незначительно представлены в судебно-экспертной практике. На транспорте этот вид почерковых объектов представляют рукописи малого и среднего объема в виде отдельных категорий транспортных документов — накладных, ведомостей, отгрузочных спецификаций, доверенностей, договоров, расписок и др.

По отношению к этим объектам экспертизы наибольшую актуальность представляет решение диагностических задач, связанных с установлением:

1) необычного внутреннего (функционального) состояния исполнителя рукописи — психофизиологического и патологического;

2) способа намеренного (умышленного) изменения почерка исполнителя рукописи (автоподлог подписей и кратких удостоверительных записей с целью последующего отказа от них, подражание почерку другого лица, скорописная маскировка, перемена привычной пишущей руки и др.);

3) абсолютной и относительной давности текстов, кратких записей, подписей, различного состава, объема и условий выполнения.

Организационно-тактическое направление развития судебно-почерковедческой диагностики на транспорте связано с повышением эффективности:

1) тактики назначения и организации производства судебно-почерковедческой диагностической экспертизы;

2) взаимодействия между субъектами назначения и производства судебно-почерковедческой диагностической экспертизы;

3) оценки и использования результатов судебно-почерковедческой диагностической экспертизы.

Полагаем, что изложенные данные о современном состоянии и тенденциях дальнейшего развития судебно-почерковедческой диагностики на транспорте способствует развитию криминалистики и науки о судебной экспертизе. Они соответствуют потребностям судебно-экспертной практики и определяют приоритетные задачи научно-исследовательской работы.

Литература

1. Бобовкин, М. В. О развитии судебно-почерковедческой диагностики / М. В Бобовкин., В. А. Ручкин // Эксперт-криминалист. — 2018. — № 3. — С. 25—28.
2. Криминалистика. Исследование документов : учебное пособие для вузов / под редакцией М. В. Бобовкина, П. Л. Гришина, А. А. Проткина. — Москва : Издательство Юрайт, 2017.

3. Судебно-почерковедческая диагностика : учебное пособие для студентов вузов. Москва : ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2006.

References

1. Bobovkin, M. V. O razvitii sudebno-pocherkovedcheskoy diagnostiki [On the development of forensic handwriting diagnostics] / M. V Bobovkin., V. A. Ruchkin // Ekspert-kriminalist. — 2018. — № 3. — S. 25—28.
2. Kriminalistika. Issledovaniye dokumentov : uchebnoye posobiye dlya vuzov [Study of documents: a textbook for universities] / pod redaktsiyey M. V. Bobovkina, P. L. Grishina, A. A. Protkina. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2017.
3. Sudebno-pocherkovedcheskaya diagnostika : uchebnoye posobiye dlya studentov vuzov. [Forensic handwriting diagnostics: a textbook for university students] Moskva : YUNITI-DANA, Zakon i pravo, 2006.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 656.7

© Колотушкин Сергей Михайлович
— доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт ФСИН России»
kolotushkinsm@mail.ru

Безопасность воздушного транспорта в современных условиях развития беспилотных летательных аппаратов: проблемы и пути решения

Аннотация. В статье рассматриваются современные проблемы обеспечения безопасности полетов авиации в условиях несанкционированного использования вблизи аэропортов беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Ситуации в лондонских аэропортах Гатвик и Хитроу, когда из-за полетов БПЛА в декабре 2018 г. на двое суток были приостановлены полеты авиации, показали серьезность проблемы. Предлагаемые в разных странах правовые, организационные и технические решения не снимают существующих и предполагаемых в будущем проблем. Автор предлагает техническое решение по противодействию несанкционированным полетам БПЛА вблизи и над территориями аэропортов.

Комплекс «Тревога-Щит» обнаруживает радиолинию управления полетом БПЛА и реализует два режима постановки помех — «отталкивающий» и «захват». В отталкивающем режиме на подступах к периметру охраны аэропорта включается система радиоподавления системы управления БПЛА, летательный аппарат возвращается к оператору по каналу спутниковой навигации. При попытках прорваться на территорию аэропорта дополнительно включается канал радио подавления спутниковой навигации — БПЛА совершает вынужденную посадку. Для ежесуточной проверки работоспособности комплекс в своем составе имеет имитатор БПЛА, генерирующий сигналы его управления. Настройка комплекса по дальности обнаружения и постановке радиопомех зависит от размеров и конфигурации аэропорта.

Ключевые слова: безопасность полетов; аэропорты; беспилотные летательные аппараты; противодействие.

© Sergey M. Kolotushkin
— Doctor of Law, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia
kolotushkinsm@mail.ru

Air transport safety in modern conditions of an unmanned aerial vehicle development: problems and solutions

Abstract. The paper deals with the current problems of ensuring aviation safety in an unauthorized use of unmanned aerial vehicles (UAVs) near airports. The incidents at the Gatwick and Heathrow airports in London, when in December 2018 the aviation flights were two-day suspended due to the UAVs flights, showed the seriousness of the problem. The legal, organizational and technical solutions proposed by different countries do not unfortunately solve the existing and future problems. The author has proposed a technical solution to counter unauthorized flights of UAVs near airports. The “Trevoga – Tschit” (“Alarm-Shield”) complex detects a UAV flight control radio link and makes two modes of jamming: “barrage” and “seizure”. In the barrage mode, at the border of the airport, the radio-suppression system of the UAV control system is activated, and the UAV returns to the operator via the satellite navigation channel. When trying to break into the airport, the satellite navigation suppression channel is switched on and it makes the UAV to land immediately. For a daily control, the complex includes a UAV simulator that generates its control signals. The tune-up of this complex on a detection range and radio jamming depends on the size and configuration of the airport.

Keywords: flight safety; airports; unmanned aerial vehicles; counteraction.

Беспилотные летательные аппараты (БПЛА) — одни из многих элементов, характеризующих направления и темпы развития современной науки и техники. Сегодня БПЛА активно используются в самых разных областях деятельности человека, включая мониторинг экологической и противопожарной обстановки территорий и лесных массивов, контроль транспортных магистралей и путепроводов, выполнение задач в оборонной сфере, получение видеосюжетов средств массовой информации и многое другое. Современные БПЛА обладают рядом выгодных качеств, позволяющих их применять без подготовки специальных площадок и взлетно-посадочных полос, например, мобильность в доставке к месту применения, быстрая подготовка к взлету и прокладка заданного маршрута полета, значительная дальность, высота и время полета, простота в управлении полетом, высокое качество получаемых видеоматериалов.

В то же время указанные качества делают БПЛА объектами противоправных действий, включающих контрабанду отдельных предметов через государственную границу РФ, доставку наркотических средств и мобильных телефонов на территорию учреждений уголовно-исполнительной системы России, использование в браконьерской охоте.

Отдельной и серьезной проблемой в последние годы стало противодействие несанкционированному использованию БПЛА в зонах полета авиации. Высота полета БПЛА может достигать 5 км, а дальность полета до 10 км, что может создать реальные риски их столкновения с воздушными судами и стать причиной авиационного происшествия (авиакатастрофы).

Памятны события о двухдневном блокировании в декабре 2018 г. лондонских аэропортов Гатвик и Хитроу. В течение 30 часов два БПЛА совершали полеты в районе взлетно-посадочных полос, в этих условиях были приняты решения о прекращении полетов авиации. В результате 19—20 декабря из Лондона не смогли вылететь 110 тыс. пассажиров. При этом важно отметить, что оба «дрона» остались нетронутыми: все усилия правоохранительных органов и военных остановить летательные аппараты обернулись неудачей. Не удалось даже установить, кто является оператором БПЛА [1].

В настоящее время предпринимаются разные правовые, организационные и технические меры по противодействию несанкционированным полетам БПЛА. В разных странах регламентация полетов БПЛА касается ограничений по высоте и дальности полета (например, 60—120 м), места полетов — только в выведенных зонах и территориях. В отдельных странах запрещены полеты в районе аэропортов, атомных станций, военных и иных объектов, в ряде стран полеты БПЛА и вовсе запрещены. В России в 2017 г. разработан регламент постановки БПЛА на учет, для этого подведомственное Минтрансу России предприятие «ЗащитаИнфоТранс» разработало технологию идентификации БПЛА с помощью радиочастотных меток RFID-меток [2]. Радиометки крепятся на корпус устройства при регистрации, позволяют считывать информацию о беспилотнике и его владельце на расстоянии до 300 м. Данные, полученные от БПЛА, обрабатываются с помощью специального оборудования, становятся доступными оператору считывающего прибора.

В противном случае сотрудниками МВД России составляется протокол нарушений, предусмотренных ст. 11.3 и 11.5 КоАП РФ. Согласно ст. 11.5 КоАП РФ управление воздушным судном, не прошедшим государственной регистрации, влечет наложение административного штрафа на командира воздушного судна в размере от 2 тыс. до 2,5 тыс. руб. или лишение права управления воздушным судном на срок до одного года. В остальных случаях контроль, очевидно, будет осуществлять государственный орган в области гражданской авиации. За нарушение правил использования

воздушного пространства владелец БПЛА может быть оштрафован — до 5 тыс. руб. для физических и до 300 тыс. руб. для юридических лиц (ст. 11.4 КоАП РФ).

Организационные меры направлены на организацию полетов БПЛА — оформление разрешений на место, время и маршрут полета.

Меры технического характера направлены на исключение самого полета БПЛА над территорией определенного объекта. Так, например, в систему управления полетом коммерческих БПЛА встроена программа спутниковой навигации, исключающая полеты над территориями аэропортов многих стран мира. Однако указанная система ограничения может быть отключена либо загружена навигационная карта, не имеющая ограничений к полету над территориями особого статуса.

В настоящее время во многих станах ведутся разработки по противодействию несанкционированным полетам БПЛА. Так, в Японии работают полицейские подразделение для борьбы с БПЛА, для этого используются беспилотники, которые сетью ловят БПЛА-нарушитель и транспортируют его в заданное место (рис. 1).

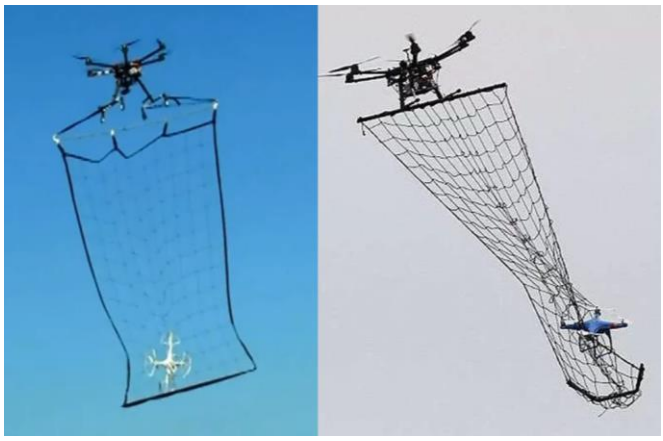


Рис. 1. **БПЛА, оснащенные сетью для захвата беспилотника-нарушителя**

Существует несколько проектов беспилотников-перехватчиков, которые, как правило, используют сеть. Однако реализация данной концепции отличается в зависимости от конкретного проекта: американский вариант стреляет сетью, которая привязана к раме «охотника». В Нидерландах БПЛА-перехватчик стреляет сетью с парашютом. Недостатком этого способа является то, что управление БПЛА, оснащенного сетью, осуществляется вручную оператором с земли, что снижает эффективность ночью или в условиях плохой видимости (туман, снегопад).

В ряде европейских стран службы безопасности аэропортов тренирует хищных птиц для поимки беспилотников-нарушителей (рис. 2). Однако опыт их применения показал ряд существенных недостатков — птицы получают серьезные травмы от вращающихся пропеллеров, а также слабо обнаруживают БПЛА в ночных условиях.

Рис. 2. **Захват БПЛА натренированными хищными птицами**

В ряде стран используется система направленного глушения Wi-Fi-сигналов, которые используются для управления БПЛА (рис. 3).

Рис. 3. **Системы направленного радиоподавления систем управления БПЛА**

Система оснащена оптической системой наведения и видеорегистратором. К недостаткам следует отнести ограниченную дальность обнаружения летательного аппарата. Так, например, проведенные в НИИ ФСИН России исследования показали, что дальность визуального обнаружения БПЛА днем составляет не более 300 м, в ночных условиях только в зоне искусственного освещения и не далее 120 м, услышать полет БПЛА коммерческого класса при отсутствии помех (ветер, шум волн иди мотора автомобиля) возможно на дальности до 70 м.

Отечественными компаниями предлагаются системы дрон-детекции — пеленгации каналов управления БПЛА и спутниковой навигации. В данном случае применяется активная защита от БПЛА путем подавления:

— сигналов управления;

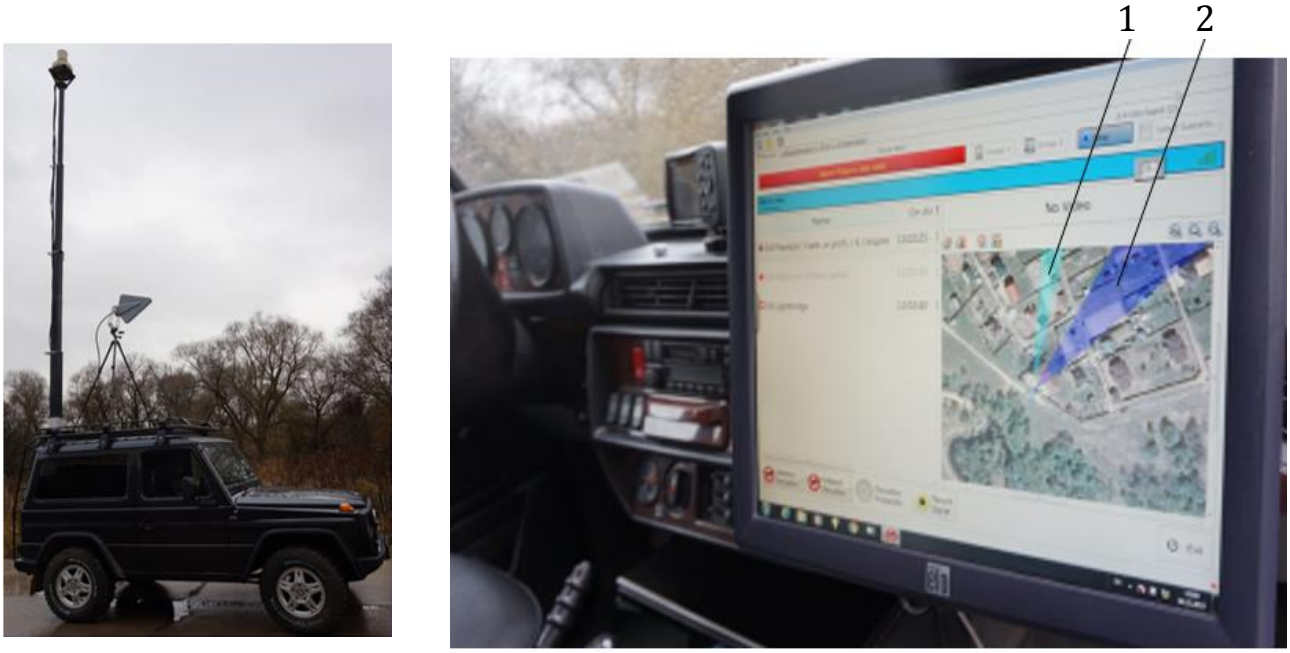
— канала трансляции видео с камеры БПЛА;

— сигналов от навигационных спутников (GPS, ГЛОНАСС и др.).

При подавлении сигналов управления БПЛА возвращается к оператору по каналу спутниковой навигации. При включении радиочастотного

глушителя теряется возможность передачи изображения с видеокамеры БПЛА. При радиоподавлении одновременно двух каналов — управления и спутниковой навигации — БПЛА зависает на месте, а при остатке около 10% заряда электрической батареи снижается по вертикальной траектории и совершает посадку. Если на месте аварийной посадки будут препятствия, например, деревья, то БПЛА терпит крушение.

В настоящее время в интересах защиты аэропортов и других объектов проводятся испытания комплекса «Тревога-Щит» в мобильном (рис. 4) и стационарном вариантах (рис. 5).



а *б*

Рис. 4. **Мобильный комплекс «Тревога-Щит»:**
а — обший вид комплекс; *б* — монитор обстановки на местности; 1— пеленг БПЛА при зависании на одном месте; 2 — пеленг места оператора при его перемещении на автомобиле

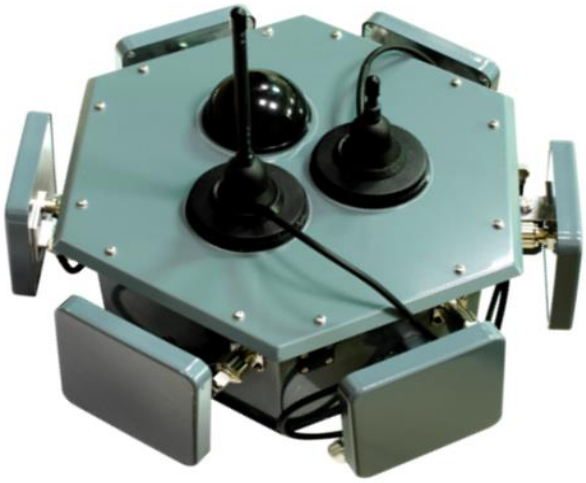


Рис. 5. **Вариант стационарного комплекса по обнаружению и радиоподавлению БПЛА «Тревога-Щит»**

Работа комплекса осуществляется в двух режимах. Первый режим — «отталкивающий», он предназначен для препятствования проникновению БПЛА на территорию аэропорта, но при этом сохраняется возможность его возвращения к оператору. Данный режим предусматривает возможные ошибки операторов, совершающих полеты БПЛА в непосредственной близости к периметру охраны территории аэропортов.

Даже кратковременное включение аппаратуры радиоподавления принуждает оператора БПЛА прекратить полеты около аэропорта, оборудованного системой защиты от беспилотных аппаратов. Режим «отталкивания» срабатывает от периметра охраны на дальности от 500 до 1000 м (рис. 6).

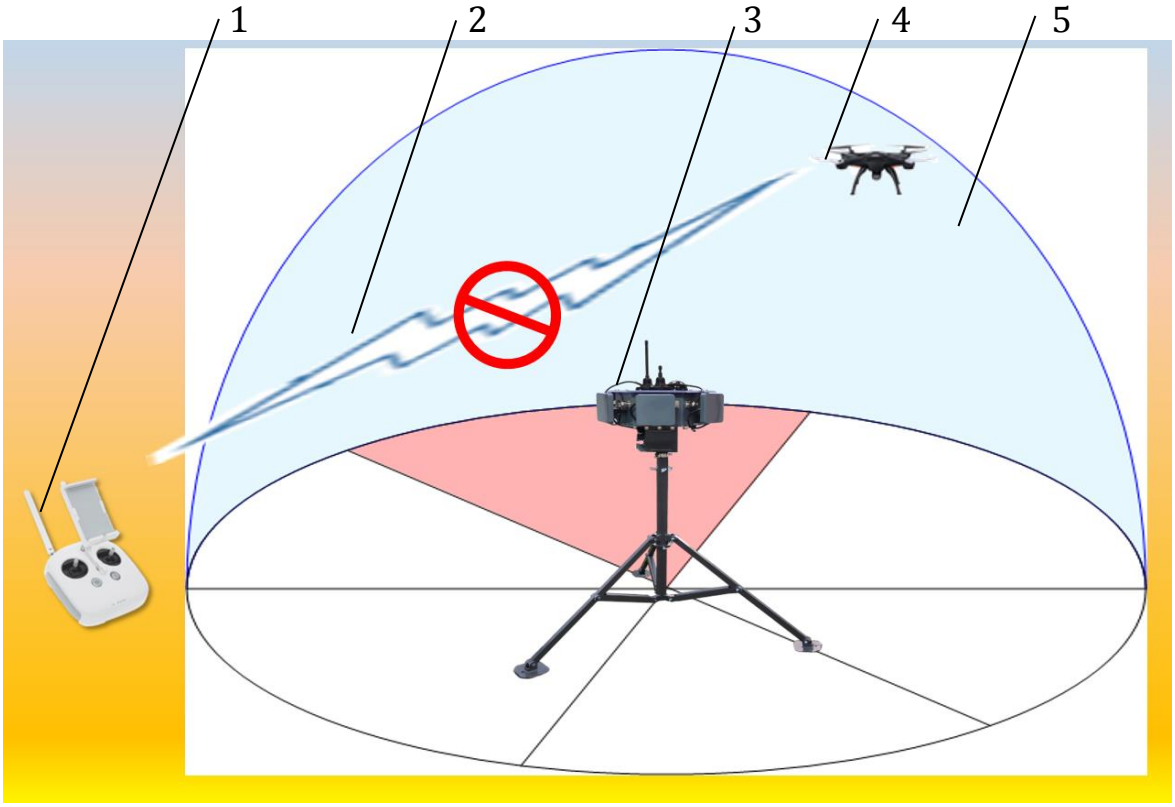


Рис. 6. **Принцип работы комплекса «Тревога-Щит»:**
1 — пульт управления оператора; 2 — радиолиния управления; 3 — антенный блок; 4 — БПЛА; 5 — радиус действия комплекса

При неоднократных попытках пролета БПЛА в воздушное пространство аэропорта или приближении его на дальность 300 м к периметру охраны включается режим «захвата». В этом режиме включаются два канала радиоподавления — системы управления БПЛА и канал спутниковой навигации. В данном случае БПЛА совершает аварийную посадку в охранной зоне аэропорта.

Для периодических проверок работоспособности комплекса «Тревога-Щит» в его состав включен малогабаритный имитатор полетов БПЛА. При ежесуточной смене сил безопасности аэропортов осуществляется проверка работоспособности комплекса, для этого с любой его

территории включается имитатор БПЛА на 10—15 секунд. Имитатор генерирует сигналы, совпадающие по своим характеристикам с радиосигналами канала управления БПЛА. При этом в помещении дежурного срабатывает звуковой и световой сигнал, на компьютере в программе протокола фиксируется время, сектор, высота пролета БПЛА, идентифицируется его модель. На этапе развертывания комплекса производится настройка дальностей обнаружения БПЛА, а также зон радиоподавления в зависимости от размеров и конфигурации аэропорта, а также прилегающей местности и инфраструктуры.

Таким образом, бурное развитие БПЛА требует комплексных мер по обеспечению безопасности в сфере авиационного транспорта.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 347.463

© Попов Валерий Леонидович
— старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Транспортная экспертиза как доказательство в суде

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы методологии и практики производства судебных экспертиз, как одного из основных видов доказательств, связанных с раскрытием и расследованием преступлений, предусмотренных ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена». Описаны причины и условия, повлиявшие на отсутствие в России экспертных специальностей и единообразных научно-разработанных экспертных методик по исследованию железнодорожного и водного транспорта. Даны рекомендации, которые могут способствовать разработке на базе Российского университета транспорта (МИИТ) экспертных методик и профессиональных экспертных стандартов по отдельным видам транспорта, которые в настоящее время отсутствуют.

Ключевые слова: судебная экспертиза; экспертная специальность; транспортная экспертиза; экспертная методика.

© Valeriy L. Popov
— senior lecturer of the department of the department of criminal law, criminal procedure and criminalistics, Law Institute of the Russian University of Transport

Transport expertise as evidence in court

Abstract. The article deals with the issues of the methodology and practice of forensic examinations, as one of the main types of evidence related to the detection and investigation of crimes envisaged by the Art. 263 of the Russian Criminal Code "Violation of the safety rules of traffic and operation of rail, air, sea and inland waterway transport and metro." There have been described the causes and conditions that affected the absence of forensic experts and

uniform scientific-developed expert techniques for the study of railway and water transport in Russia. There have been given the recommendations that can contribute to the development of forensic methods and professional expert standards for certain types of transport on the basis of the Russian University of Transport (MIIT), which do not currently exist.

Keywords: forensic analysis; forensic specialty; transport expertise; expert technique.

С развитием транспортной инфраструктуры в России увеличивается и количество преступлений, которые совершаются на транспорте, нередко вызывая большие сложности в их раскрытии и расследовании.

Конституционными и уголовно-процессуальными нормами законодательства РФ закреплено, что государство в лице компетентных органов обязано бороться с любыми проявлениями преступности, используя при этом широкие правомочия по применению мер принудительного воздействия.

Однако, как показывает статистика судебного рассмотрения уголовных дел, государство не может в полном объеме реализовать данную задачу. Так, исходя из данных по расследованию уголовных дел за 2018 г., процент раскрываемости преступлений на транспорте составил в среднем 55%, т.е. раскрывается лишь каждое второе преступление. Если обратиться к категории других преступлений, например к преступлениям коррупционной направленности, то процент их раскрываемости составляет 84%, убийств и покушений на убийство — 95%, грабежей — 71% и т. д. [URL: http:// http://crimestat.ru/51]

На невысокий показатель раскрываемости преступлений, в том числе и на транспорте, обратил и Президент РФ В. В. Путин. Присутствуя на расширенном заседании коллегии МВД России в 2018 г., он призвал: «Прошу вас серьезно подумать, какие реальные шаги следует предпринять для кардинального улучшения ситуации», а также добавил, что на это «должны быть брошены все ресурсы — оперативно-следственные и технические возможности».

Поэтому неудивительно, что сбор и оценка доказательств в суде являются одними из самых сложных в российском уголовном процессе.

Принципиальные основы процесса доказывания определены Конституцией РФ, в соответствии с которой (ст. 50) при осуществлении правосудия не допускается использование доказательств, полученных с нарушением федерального закона, т.е. с нарушением норм процессуального законодательства. В соответствии с законом одним из источников доказательств — фактических данных (сведений об интересующих суд обстоятельствах) является заключение эксперта.

Несмотря на то что заключение эксперта не имеет установленной силы (ст. 13 УПК РФ) и приоритета над иными источниками доказательств,

практика показывает, что заключение эксперта, в силу объективности и научности полученных экспертом выводов, является одним из основополагающих факторов для установления истины по делу. При этом раскрытие транспортных преступлений, например, связанных с крушением железнодорожного подвижного состава, не может быть решено без проведения экспертного исследования, и при этом часто носящего комплексный характер, так как для объективного ответа на поставленные перед экспертом вопросы требуются знания не только в области подвижного состава, но и железнодорожных конструкций и сооружений. И казалось бы, современная экспертиза в России, отметившая свое 100-летие в 2019 г. и накопившая богатый опыт, в состоянии научно и обоснованно ответить на вопросы следствия и суда, связанные с эксплуатацией железнодорожного и водного транспорта. Но, к сожалению, это не так.

Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации определено, что экспертиза — это доказательство (ст. 74), что оно должно быть оформлено в письменном виде, содержать процесс исследования и отвечать на поставленные вопросы (ст. 80). Экспертом же выступает лицо, обладающее специальными знаниями и назначенное в установленном порядке (ст. 57).

В Федеральном законе от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» более подробно указано (ст. 2 и 9), что судебная экспертиза — это процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла. В данном Законе также определены квалификационные и профессиональные требования, предъявляемые к эксперту (ст. 13), к ним относится то, что эксперт должен быть гражданином Российской Федерации, иметь высшее профессиональное образование и пройти последующую подготовку по конкретной экспертной специальности в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующих федеральных органов исполнительной власти.

Из вышеуказанного следует, что наличие высшего образования в области науки, техники, ремесла и искусства само по себе не дает права выступать в качестве эксперта. В качестве специалиста (ст. 58 УПК РФ) можно, а эксперта — нет. Например, инженер-строитель при наличии диплома по специальности 2.08.05.01 «Строительство уникальных зданий и сооружений» может выступать специалистом для разъяснения вопросов, входящих в его профессиональную компетенцию, но не может выступать экспертом, так как для этого ему необходимо пройти дополнительную профессиональную переподготовку по конкретной экспертной специальности, которая называется «Строительно-техническая экспертиза». Дипломированный инженер — механик транспортного

средства (код специальности 2.23.03.03), прошедший обучение в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ), чтобы выступать в качестве эксперта-автотехника, должен пройти дополнительное обучение по экспертной специальности «Автотехническая экспертиза», что к тому же указано и в квалификационном справочнике по данной должности.

То есть, чтобы быть экспертом в конкретной области знаний, необходимо пройти дополнительную экспертную подготовку по экспертной специальности, независимо от того, что область профессиональной деятельности в той или иной мере связана с вопросами рассматриваемой экспертизы.

Наиболее полный перечень экспертных специальностей по направлениям экспертной деятельности закреплен в ведомственных приказах: МВД России от 9 января 2013 г. № 2 «Вопросы определения уровня профессиональной подготовки экспертов в системе МВД России» и Минюста России от 27 декабря 2012 г. № 237 «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России». Таких специальностей по МВД России — 48, а по Минюсту России — 60, при этом, казалось бы, что в двух основных государственных учреждениях, обеспечивающих экспертное сопровождение раскрытия и расследования дел, должны применять единые подходы по определению экспертных специальностей, но в действительности это не так. Например, в Минюсте России имеется экспертная специальность «Экспертиза маркировочных обозначений», занимающаяся исследованием маркировочных обозначений на изделиях из металлов, полимерных и иных материалов, а в МВД России она входит в единый блок такого вида экспертизы, как «Экспертиза материалов, веществ и изделий (физико-химическая)».

Отдельные разногласия в перечне специальностей экспертов двух ведущих государственных ведомств лишний раз указывают на то, что в России отсутствует единообразие по судебно-экспертным специальностям, в том числе и в части подходов к обучению по ним в высших учебных заведениях. Возможно, по этой причине сегодня не наберется и десятка экспертных специальностей, по которым утверждены профессиональные стандарты.

В настоящее время к экспертным специальностям, относящимся к блоку транспортных экспертиз, указанных в законодательных и номенклатурных документах России, относится лишь автотехническая и независимая техническая экспертиза транспортного средства. При этом в Минюсте России к автотехническому исследования относится и исследование транспортных средств в целях определения стоимости

восстановительного ремонта и оценки, а в МВД России такой вопрос не входит в компетенцию эксперта автотехника.

Если обратиться к практике совершаемых преступлений на транспорте, то очевидным фактом является то, что помимо автотранспортных дорожных происшествий, которые, несомненно, преобладают в сводках, нередки случаи крупных аварий, связанных с железнодорожным транспортом, водным и воздушным. И как известно, в том числе из новостных источников, по такого рода делам в обязательном порядке проводятся экспертизы, так как только с помощью них и возможно определить истинную причину происшествия. Например, сход в 2014 г. электропоезда в Московском метро на перегоне между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар» Арбатско-Покровской линии, повлекший большое количество человеческих жертв. По результатам экспертного заключения Московского государственного университета путей сообщения (МГУПС (МИИТ)) было установлено, что причиной схода послужило то, что между тележками первого вагона отвалился некий узел, ударивший в неподвижную часть стрелки и заблокировавший вагон, что исключило основную версию следствия о неисправности стрелочного механизма.

При этом, исходя из вышеуказанного, можно достоверно констатировать, что в качестве экспертов по таким делам не могут привлекаться государственные эксперты, так как перечень такого рода экспертных специальностей, как отмечено выше, отсутствует в ведомственных приказах государственных ведомств МВД и Минюста России. К тому же в соответствии с постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» прямо указано, что в тех случаях, когда в государственном судебно-экспертном учреждении невозможно производство судебной экспертизы в связи с отсутствием эксперта конкретной специальности, ее производство может быть поручено негосударственному судебно-экспертному учреждению или лицу, не работающему в судебно-экспертном учреждении, в том числе сотруднику научно-исследовательского учреждения, вуза, иной организации, обладающему специальными знаниями и имеющему в распоряжении необходимое экспертное оборудование. При этом указано, что следователь либо суд должны запросить у эксперта данные о его специальности и стаже работы, свидетельствующие о его компетентности и надлежащей квалификации. Но как можно подтвердить экспертную квалификацию по несуществующей экспертной специальности? Поэтому такого рода специалисты нередко сами придумывают название экспертного исследования, например: «Транспортная экспертиза», «Экспертиза транспортных происшествий», «Транспортно-железнодорожная экспертиза», «Экспертиза конструкций и сооружений на транспорте», «Эксплуатационно-техническая экспертиза» и т.д., подтверждая их

помимо диплома о высшем образовании, но не экспертном, различного рода негосударственными свидетельствами и удостоверениями, выданными коммерческими и некоммерческими структурами в виде акционерных обществ, некоммерческих экспертных партнерств и т.д.

С принятием Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» были определены правовые основы и квалификационные требования к новому виду экспертной деятельности — независимой технической экспертизе транспортного средства, которая стала нередко расценивается судами как альтернатива эксперту по всем видам транспорта. В соответствии со ст. 12.1 Закона она проводится в целях установления обстоятельств причинения вреда транспортному средству, установления повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов и стоимости его восстановительного ремонта. Иными словами эксперт-техник имеет специальные познания только в области технологии и расчета стоимости восстановительного ремонта транспортного средства и не имеет специальных познаний в области проведения экспертных исследований обстоятельств возникновения происшествий на автомобильном, железнодорожном и иных видах транспорта, а поэтому в данном контексте не может рассматриваться как альтернатива эксперту по происшествиям на отдельных видах транспорта. Можно подумать: ну и что в этом такого, уголовно-процессуальная система работает не один десяток лет и не нуждается в пересмотре.

Если подойти к данному вопросу через призму научности и достоверности проведения подобного рода экспертиз, то мы сталкиваемся с очередной проблемой, связанной с тем, что любая экспертиза, как указано в ст. 8 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», должна соответствовать принципу объективности, всесторонности и полноты исследований и при этом основываться на положениях, дающих возможность проверить обоснованность и достоверность сделанных выводов на базе общепринятых научных и практических данных. Данный принцип может достигаться только в том случае, если процесс исследования строится не просто на научных знаниях, а на знаниях, которые определяются использованием только тех методов, что отвечают требованиям:

— научной обоснованности, которая подразумевает точность и надежность метода, определяемого базовой наукой, т.е. не допускающей при его применении получения сомнительных (неустойчивых) результатов;

— эффективности метода, которая определяется не только возможностью получения максимального объема информации по

решаемым вопросам, но и позволяет наглядно продемонстрировать полученные результаты для участников процесса;

— допустимости метода, которая предполагает использование только апробированных экспертной практикой методов, дающих возможность сохранения целостности исследуемых объектов для дальнейших исследований;

— воспроизводимости метода, дающей возможность в последующем воспроизвести данный метод с целью проверки полученных ранее результатов, что очень важно при проведении повторной экспертизы.

Соблюдение вышеуказанных требований может быть достигнуто только при соблюдении экспертной методики, которая и определяет систему научно обоснованных методов, приемов и технических средств, применяемых в определенной последовательности для решения конкретных экспертных задач, относящихся к определенному виду и подвиду судебной экспертизы. То есть это определенная программа действий, которая специфична для каждого вида (рода) экспертизы, и исходя из этого в каждом конкретном случае носит свой специфичный характер и в особенности по транспортным происшествиям.

Экспертная методика не может родиться сама по себе при производстве отдельно взятой экспертизы, так как помимо ее научной обоснованности она должна пройти апробацию на практике, показать достоверность получаемых результатов, быть утверждена экспертным методическим советом и только в этом случае может считаться методикой по конкретному виду экспертного исследования.

К сожалению, сейчас нет четко установленных методик экспертного исследования транспортных происшествий, связанных с железнодорожным и водным транспортом, и это несмотря на то что железнодорожный транспорт в России развивается более 180 лет, а водный — и того более. Вследствие этого на практике мы имеем то, что в одном случае, например, экспертиза по дорожно-транспортному происшествию, выполненная с нарушением экспертной методики экспертом, прошедшим специальное обучение по специальности автотехническая экспертиза, признается судом как недопустимое доказательство, а в другом случае инженер по специальности «Вагоны и вагонное хозяйство» без каких-либо специальных познаний в области судебной экспертизы и, в частности, науке о следах — трасологии, производит экспертизу причин схода подвижного состава, не придерживаясь даже стадийности экспертного исследования, и такую экспертизу суд признает как допустимое доказательство, так как нет экспертной методики и сравнивать ее не с чем.

Чаще всего в качестве экспертов по такого рода уголовным делам привлекают работников тех хозяйствующих субъектов, которые и выступают в качестве обвинительной стороны, ответчика, либо третьего лица по исковым требованиям. Поэтому и выводы экспертов часто носят

предвзятый, а не объективный характер. Подтверждается это тем, что нередко в Центр судебных экспертиз на транспорте Российского университета транспорта (МИИТ) обращаются следственные органы с целью проведения повторных экспертиз по признакам преступлений ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена».

На сегодняшний момент, когда транспортной отрасли России исполняется 210 лет, сложились все предпосылки, чтобы наконец-то были разработаны как профессиональные стандарты, так и методики исследований для экспертов железнодорожной, морской и речной транспортных отраслей. И в этом решающую и значимую роль может сыграть Российский университет транспорта (МИИТ), который располагает для этого как богатым практическим опытом, так и всеми необходимыми техническими и интеллектуальными ресурсами. Сегодня на кафедрах университета трудятся высококвалифицированные специалисты не только в области инженерно-транспортной инфраструктуры, но и с 2010 г. судебной экспертизы по инженерно-технической специализации, которые и должны стать руководящим звеном в развитии новых экспертных специальностей транспортной инфраструктуры — сначала железнодорожного транспорта, а в дальнейшем и водного. Только таким образом будет достигнуто более качественное взаимодействие всех структур транспортного блока в целях обеспечения не только безопасной работы транспорта, но и неотвратимости наказания в случае имеющихся нарушений, повлекших материальный ущерб и человеческие жертвы.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346

© Суденко Владимир Егорович
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского Университета транспорта (МИИТ); почетный работник сферы образования Российской Федерации

Дорожно-транспортные происшествия и преступления: причины, проблемы борьбы с ними

Аннотация. В статье рассматриваются положения уголовного и уголовно-процессуального права, определяющие преступность и наказуемость дорожно-транспортных происшествий, а также отдельные затруднения, возникающие при их раскрытии и расследовании; определяются некоторые причины, их вызывающие, и условия, способствующие совершению подобных деяний. Раскрываются некоторые недостатки и упущения законодательного, организационного и технического характера, не способствующие своевременному предупреждению и раскрытию подобных общественно опасных деяний. Делается вывод, что полное, всестороннее и объективное исследование рассматриваемых происшествий и преступлений возможно только на основе четкого взаимодействия разнообразных гуманитарных, в том числе правовых, и естественных — технических, строительных, экспертных наук, каждая из которых изучает эти деяния под своим углом зрения, посредством использования специфических для них способов, методов и средств.

Ключевые слова: происшествия; преступления; автотранспортное средство; дорога; водитель автомобиля; дознаватель; следователь.

© Vladimir E. Sudenko,
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department ‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’, Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT), honorary worker of higher education of the Russian Federation

Traffic accidents and transport crimes: their reasons and the problems of dealing with them

Abstract. The paper considers the provisions of criminal and criminal procedural law that determine the criminality and penalty of road accidents, as well as certain difficulties in their disclosure and investigation. There have been identified certain causes and favorable conditions for their commission. There have been considered some drawbacks of legislative, organizational and technical nature do not contribute to the timely prevention and disclosure of such socially dangerous acts. It has been concluded that a complete, comprehensive and objective study of the transport incidents, accidents and crimes is possible on the basis of a clear interaction among various humanitarian (including legal) and natural, i.e. technical, construction, forensic sciences, each of which studies these actions from its own point of view by the use of specific methods, tools and technologies.

Keywords: accidents; crimes; vehicle; road; car driver; inquiry officer; investigator.

В нашей стране за 10 лет — с 2007 по 2016 г. — в дорожно-транспортных происшествиях погибло свыше 271 тыс. человек, кроме того ранено 2,5 млн человек, пострадало 227 тыс. детей, не достигших 16 лет, а 9 тыс. из них погибли. Третья часть всех погибших на автодорогах — это люди от 26 до 40 лет, т.е. активные трудоспособные лица. Почти каждый пятый пострадавший в дорожно-транспортном происшествии и преступлении стал инвалидом. Каждый год экономические потери от дорожно-транспортных преступлений составляют почти 2% валового внутреннего продукта, что сопоставимо с валовым продуктом Краснодарского края или Республики Татарстан [1].

Проблемы изучения дорожно-транспортных происшествий связаны с взаимодействием разнообразных социальных групп: правоприменителей, правонарушителей, нейтральных лиц (свидетелей, экспертов, понятых и др.), составляющих общество, но различающихся по своим статусам. В то же время полное и всестороннее исследование данного вида правонарушений возможно только на основе взаимодействия разнообразных гуманитарных и естественных наук, каждая из которых изучает его под своим углом зрения, с помощью специфических способов, методов, средств.

Аварийность на автомобильном транспорте является бедой не только для нашей страны, но и для большинства государств мира. В результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно более 10 млн человек в мире погибают и получают ранения. По информации Всемирного банка дорожно-транспортные происшествия наносят социально-экономический ущерб на сумму свыше 500 млрд долл. в год [1].

В последние годы в нашей стране произошли значительные изменения в части наличия автомобильного транспорта у населения. Многие граждане стали собственниками не только легковых автомашин, но и автобусов, грузовых автомашин, а также иных транспортных средств. Значительное повышение автопарка в стране при одновременном снижении организации дорожного движения и ухудшения качества дорог привели к резкому повышению количества дорожно-транспортных происшествий, весьма часто приводящих к жертвам водителей, пассажиров, пешеходов. Это привело к росту количества и опасности транспортных происшествий и преступлений, к авариям и катастрофам, приводящим к человеческим жертвам и уничтожению имущества.

Ежегодно на территории РФ регистрируется 160—180 тыс. дорожно-транспортных происшествий. В 2018 г. зафиксировано 168 099 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 18 214 человек, 214 853 человека ранено. Из зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий почти четвертая часть совершена водителями в возрасте от 30 до 40 лет, за которыми следуют лица от 40 до 50 лет. В то же время лицами в возрасте старше 70 лет допущено меньше всего происшествий, совершенных достигшими совершеннолетия водителями, т.е. в 20 с лишним раз меньше, чем лицами от 30 до 50 лет. Таким образом, официальная статистика подтверждает следующий вывод: разгоревшаяся в последнее время полемика о необходимости запретить лицам пожилого возраста (старше 60 лет) вождение автотранспортного средства не только не состоятельна, но противоречит действительному положению дел с аварийностью на дорогах.

В Российской Федерации смертность от дорожно-транспортных происшествий (почти 19 человек на 100 тыс. населения) в 3—4 раза выше, чем в ведущих странах Европы (Норвегия, Швеция, Англия, Германия) и Азии (Япония), а также Австралии [1].

Для усиления борьбы с дорожно-транспортными преступлениями и преступлениями в других отраслях транспортной инфраструктуры (железнодорожный, воздушный, морской, водный транспорт и метрополитен), законодатель выделил составы транспортных преступлений в гл. 27 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Несмотря на постоянно растущее количество дорожно-транспортных преступлений, с каждым годом спрос на автомобили будет неуклонно расти, а численность автопарка увеличиваться, особенно за счет импорта грузовых автомобилей и тягачей, если только нефтяные и иные топливные компании, в том числе реализующие топливо (Лукойл, Роснефть, Газпром и др.) не добьются от правительства еще большего повышения розничных цен на бензин и дизельное топливо, и так немалые для нашей нефте- и газобогатейшей страны. Не снижается импорт и легковых автомобилей из европейских стран, Китая, Южной Кореи и Японии. И это несмотря на строительство в России заводов по выпуску

автомобилей иностранных марок, что объясняется низким качеством их российской сборки. Естественно, что с ростом парка автотранспортных средств будет расти и количество дорожно-транспортных правонарушений и преступлений.

Немаловажную роль в обеспечении автотранспортной безопасности играет и качество дорог, когда даже на платных участках федеральных автомобильных трасс постоянно вводятся ограничения в связи с ремонтом буквально «вчера» построенных дорог. В то же время упование властей только на увеличение штрафов за превышение скорости, за другие нарушения Правил дорожного движения вряд ли приведут к положительному результату, поскольку штрафы, вместо устранения многочисленных пробелов в организации дорожного движения, значительного улучшения качества дорог, вряд ли станут панацеей от дорожно-транспортных происшествий, часто перерастающих в преступления.

Имеются довольно значительные недостатки в подготовке водителей во многих коммерческих школах, осуществляющих эту деятельность; упущения в организации дорожного движения и использовании запрещающих и ограничивающих без надобности знаков, вызывающих раздражение у водителей, низкое качество большей части автомобильных дорог на территории нашей страны, отсутствие у большинства автомобилей советского, а затем и российского производства (Волги, Жигули, УАЗы, Москвичи, эксплуатирующиеся до настоящего времени) подушек безопасности, других элементом пассивной безопасности, отсутствие культуры вождения у подавляющего большинства водителей (85% всех дорожно-транспортных происшествий совершили лица, управляющие транспортными средствами и неоднократно нарушавшие правила дорожного движения), являются основными причинами дорожно-транспортных происшествий [1].

В ближайшем недалеком будущем проблема безопасности дорожного движения не только не сгладится, но приобретет еще большую актуальность, и потому уже сейчас необходимо принятие срочных правовых, организационных, технических мер по обеспечению эффективной деятельности правоохранительных органов в борьбе с данным видом преступности. Важное место в реализации этих мер отводится органам предварительного расследования. Между тем официальная статистика свидетельствует, что в деятельности подразделений дознания и следствия значительных позитивных изменений пока не происходит. Из года в год растет остаток не раскрытых уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям, их остаток в целом по стране постоянно возрастает.

Основной причиной низкой раскрываемости дорожно-транспортных преступлений являются просчеты в организации этой деятельности, наиболее существенные из которых:

а) запоздалое реагирование на заявления и сообщения о происшествии;

б) слабое взаимодействие между лицами, расследующими автотранспортные происшествия, и другими службами правоохранительных органов, надзирающими органами Минтранса России, Росавтодора и т.д.;

в) недостаточное использование технико-криминалистических средств при осмотре места автотранспортного происшествия по причине их отсутствия или неумения ими пользоваться;

г) недостатки в использовании специальных знаний экспертами-криминалистами и другими работниками экспертных государственных и негосударственных некоммерческих и коммерческих учреждений в производстве экспертиз по дорожно-транспортным происшествиям [2, стр. 151—154; 3, стр. 150—155] и др.

Указанные недостатки являются постоянными и приводят к негативным последствиям, влияют на установление объективной истины по расследуемыми делам о дорожно-транспортных происшествиях [5, стр. 60—73]. Это объясняется отсутствием у многих следователей, дознавателей и оперативно-розыскных работников профессиональных знаний и умений в этой отрасли, а также в связи с особенностями дорожно-транспортных преступлений и методики их расследования.

Особенность расследования преступлений в сфере транспортной инфраструктуры, в том числе в случае преступного нарушения движения или эксплуатации транспортных средств, состоит в трудностях определения и точного установления всей совокупности обстоятельств, сопровождающих данное происшествие, а кроме того, и установления механизма причинения ущерба или вреда. Лицо, производящее дознание, или следователь, полагают, что основным в данных происшествиях является установление последствий, а квалификация деяния, считают они, не вызывает затруднений после установления последствий. Однако, полагаем, что такое отношение вряд ли оправдано, так как квалификация данных общественно опасных деяний как многофункциональная задача неразрывно связана с процессом выяснения всех обстоятельств данного происшествия, и его правовая оценка — это задача, направленная на анализ и сопоставление обстоятельств деяния и нормативного материала регулирующего подобные явления и имеющего довольно большой объем. В то же время ошибочная квалификация подобных происшествий может свести и, к сожалению, сводит на нет всю ранее проделанную довольно сложную, проводимую и в дождь, и в снег, и в жару работу инспекторов ГИБДД по установлению фактических обстоятельств происшествия для установления истины по уголовному делу [5, стр. 60—73].

По причине наличия бланкетных диспозиций статей о транспортных преступлениях правоприменители должны наиболее полно устанавливать и разворачивать правовую норму, нарушенную лицом, управляющим транспортным средством, установить все нормативные акты, связанные с

данной нормой уголовного закона и определить нарушенные пункты таких актов и далее выявить признаки, образующие состав данного преступления. Такие общественно опасные деяния можно отнести к преступлениям со смешанной противоправностью.

Полное, всестороннее и объективное расследование дорожно-транспортных происшествий и преступлений будет эффективным только при взаимодействии гуманитарных (в том числе уголовно-правовой и уголовно-процессуальной), технических, строительных (многие дорожные преступления происходят из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, мостов, тоннелей и т.д.) наук, каждая из которых направлена на изучение происшествия (преступления) под своим углом зрения, с помощью присущих только ей специфических способов, методов, средств.

Проблемам борьбы с дорожно-транспортными преступлениями посвящено немало работ, в которых обстоятельно рассмотрены многие вопросы расследования и квалификации преступлений данной категории, применения административного и уголовного законодательства, среди которых работы С. Н. Антонова, Б. А. Куринова, В. В. Лукьянова, Н. Г. Иванова, С. М. Корабельникова, А. И. Коробова, Н. И. Пикурова [6; 7, стр. 46], Б. В. Россинского [8], Чугаева А. И. [9] и др.

Литература

1. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы: утверждена распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р.
2. Суденко, В. Е. Субъекты производства судебной экспертизы // В сборнике: Сотрудничество в сфере экспертной деятельности Материалы Международного круглого стола. — 2018. — С. 151—154.
3. Суденко, В. Е. Отдельные проблемы негосударственных экспертных учреждений. В книге: Будущее российского права: концепты и социальные практики V Московский юридический форум. XIV Международная научно-практическая конференция (Кутафинские чтения) : материалы конференции : в 4 частях. — 2018. — С. 389—392.
4. Суденко, В. Е. Эксперты и экспертизы в уголовном судопроизводстве. В сборнике: Актуальные проблемы судебно-экспертной деятельности в уголовном, гражданском, арбитражном процессе и по делам об административных правонарушениях Материалы VII Международной научно-практической конференции . — 2018. — С. 150—155.
5. Суденко, В. Е. Объективная истина как цель уголовного процесса при расследовании транспортных преступлений // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 9 (21). — С. 66—73.
6. Пикуров, Н. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Уголовное право. — 2009. — № 5.
7. Пикуров, Н. И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. — Москва : РАП, 2011.
8. Россинский, Б. Ф. Федеральный закон о безопасности дорожного движения с практическим комментарием. — Москва, 1997.

9. Чугаев, А. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. — Ульяновск, 1997.

References

1. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii na 2018—2024 gody [Road safety strategy in the Russian Federation for 2018–2024]: utverzhdena rasporyazheniyem Pravitel'stva RF ot 8 yanvarya 2018 g. № 1-r.
2. Sudenko, V. Ye. Sub"yekty proizvodstva sudebnoy ekspertizy [Subjects of forensic examination] // V sbornike: Sotrudnichestvo v sfere ekspertnoy deyatel'nosti Materialy Mezhdunarodnogo kruglogo stola. — 2018. — S. 151—154.
3. Sudenko, V. Ye. Otdel'nyye problemy negosudarstvennykh ekspertnykh uchrezhdeniy [Separate problems of non-state expert institutions]. V knige: Budushcheye rossiyskogo prava: kontsepty i sotsial'nyye praktiki V Moskovskiy yuridicheskiy forum. XIV Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya (Kutafinskiye chteniya) : materialy konferentsii : v 4 chastyakh. — 2018. — S. 389—392.
4. Sudenko, V. Ye. Eksperty i ekspertizy v ugolovnom sudoproizvodstve [Experts and expertise in criminal proceedings]. V sbornike: Aktual'nyye problemy sudebno-ekspertnoy deyatel'nosti v ugolovnom, grazhdanskom, arbitrazhnom protsesse i po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh Materialy VII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii . — 2018. — S. 150—155.
5. Sudenko, V. Ye. Ob"yektivnaya istina kak tsel' ugolovnogo protsessa pri rassledovanii transportnykh prestupleniy [Objective truth as the goal of the criminal process in the investigation of traffic crimes] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 9 (21). — S. 66—73.
6. Pikurov, N. Otgranicheniye sostava dorozhno-transportnogo prestupleniya ot smezhnykh sostavov prestupleniy [The delimitation of the composition of a road traffic offense from related offenses] // Ugolovnoye pravo. — 2009. — № 5.
7. Pikurov, N. I. Kvalifikatsiya transportnykh prestupleniy: Nauchno-prakticheskoye posobiye [Qualification of traffic offenses: Scientific and practical manual]. — Moskva: RAP, 2011.
8. Rossinskiy, B. F. Federal'nyy zakon o bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya s prakticheskim kommentariyem [Federal Law on Road Safety with practical commentary]. — Moskva, 1997.
9. Chugayev, A. I. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta [Crimes against traffic safety and transport operation]. — Ul'yanovsk, 1997.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463

© **Власов Александр Викторович**
— кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта
alessandro.vlasov@mail.ru

© **Борисова Татьяна Валерьевна**
— старший преподаватель Правового колледжа Юридического института Российского университета транспорта
tprydnukova@mail.ru

Особенности правового регулирования перевозки опасных грузов морским транспортом

Аннотация. Опасные грузы составляют неотъемлемую часть современного торгового оборота любого государства. Это объективная необходимость развития производственных отношений в силу различного рода их потребностей. Современная экономика в разрезе различных ее отраслей не имела бы возможности в полном объеме функционировать без наличия необходимого количества товаров и транспортных средств. Ни одно государство не способно сегодня обойтись без потребления природных ископаемых, а значительную часть промышленных отходов, к сожалению, составляют вещества токсичные, загрязняющие окружающую среду и, следовательно, несущие в себе определенную степень потенциальной опасности. Более половины грузов, перевозимых всеми видами транспорта в мире, являются опасными грузами — взрывоопасными, едкими, воспламеняющимися, токсичными и даже радиоактивными по своему характеру, или они могут представлять опасность иным образом. Именно обеспечение безопасности перевозки грузов морским транспортом — задача первостепенной важности для владельцев судов, стивидоров, владельцев грузов. В статье рассматриваются особенности перевозки морским транспортом опасных грузов. Делается анализ действующих правил и общий анализ законодательства. Морская перевозка груза — один из самых распространенных видов перевозок, так как морским транспортом перевозится большая часть грузов мирового товарооборота.

Ключевые слова: фрахт; договор перевозки; морской транспорт; опасный груз; перевозка.

© Aleksandr V. Vlasov
— Candidate of Economic Sciences, associate professor of the department of customs law and organization of the customs affairs, Law Institute of the Russian University of Transport

© Tatiyana V. Borisova
— senior lecturer of the Law College, Law Institute of the Russian University of Transport

Features of legal regulation of dangerous goods transportation by sea

Abstract. Dangerous goods are an integral part of the modern trade of any state. This is an objective need for the development of production relations due to their various kinds of requirements. The modern economy would not be able to fully function without the necessary quantity of goods and vehicles. Today no state is able to exist without the consumption of natural resources, and a considerable part of industrial waste, unfortunately, is made up of toxic substances polluting the environment and carrying a certain degree of potential danger. More than a half of goods transported by all modes of world transport are hazardous, namely explosive, corrosive, flammable, toxic, and even radioactive in nature, or they may be of other hazard. To ensure safe transportation of goods by sea is a task of relevant importance for ship-owners, stevedores, cargo owners. The paper deals with the features of legal regulation of dangerous goods transportation by sea. There has been carried out the analysis of the existing rules and regulations, and a general analysis of the legislation. Sea transportation is one of the most common types of transportation, as the most part of world goods are transported by sea.

Keywords: freight; transportation contract; sea transport; dangerous goods; transportation.

Многие компании в своей работе используют автотранспорт для транспортировки груза разного назначения. Существуют предприятия и организации, которые не имеют собственного специального транспорта, а потому пользуются услугами грузоперевозчика, заключив с ним соответствующий договор. В этом документе участники определяют функции сторон договора, права каждой стороны и ответственность за невыполнение соглашения. Договор составляется в соответствии с

действующим законодательством. Лучше воспользоваться помощью квалифицированных юристов.

Договор оформляется в свободной форме. В большинстве случаев это двухсторонние соглашения, в котором участвует представитель стороны, предоставляющей услуги по грузоперевозке, и лицо от принимающей услуги стороны. Их обозначают в договоре как «Исполнитель» и «Заказчик». Основными требованиями составления договора являются:

- наименование участников — прописываются названия организаций, участвующих в соглашении;
- предмет договора — краткое изложение конечного результата, наименование товара, его количество;
- обязанности сторон;
- способ транспортировки и возможного хранения;
- сроки и способы оплаты выполненной работы;
- дата заключения и конечные сроки исполнения договора;
- форс-мажорные обстоятельства.

По условиям соглашения исполнитель берет на себя обязанности по доставке груза к месту прибытия в строго определенные сроки. Заказчик по заключенному договору принимает и оплачивает услугу по транспортировке груза. Грузоперевозчик обязан указать в договоре свою лицензию, предоставляющую право на проведение подобных услуг. Исполнитель, у которого отсутствует лицензия, не имеет права заключать договор и производить работы по доставке груза.

Если необходимо хранение товара в процессе выполнения работ, то договором оговаривается и такой вид услуги. Груз сопровождается пакетом документов, который предоставляется исполнителю. Заказчик оформляет доверенность на представителя другой стороны, в которой указываются необходимые действия для реализации условий договора по доставке товара, заверяет ее подписью и печатью.

Исполнитель может привлечь к исполнению работ стороннюю организацию, что в обязательном порядке оговаривается договором, или составляется дополнительное соглашение. Ответственность за перевозимый груз несет исполнитель. Поэтому при потере и порче товара стороне, оказывающей услуги по транспортировке, придется аргументировать свою невинность перед заказчиком или возместить причиненный ущерб.

Форс-мажорные обстоятельства, предусмотренные договором, помогают исполнителю уйти от ответственности в случае возникновения действий непреодолимой силы. Это могут быть природные стихийные бедствия, войны. Даже отсутствие упоминания форс-мажора в договоре не означает, что ими нельзя оперировать при возникновении неблагоприятной обстановки.

При нарушении сроков оплаты со стороны заказчика в договоре предусматривают штрафные санкции. Ответственность предполагают и для исполнителя в случае нарушения сроков поставки груза. Воздействие на участников должно быть обоюдным, нельзя в договоре предусматривать санкции только к одной стороне.

Договор морской перевозки грузов в соответствии с гражданско-правовыми нормами представляет собой соглашение двух или более сторон по вопросу перемещения грузов морем и установления в связи с этим (а также изменения или прекращения) гражданских прав и обязанностей.

Перевозка грузов морским транспортом осуществляется на основе письменного договора морской перевозки. Наличие и содержание договора морской перевозки могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами, (ст. 117 КТМ РФ).

Договором определяется срок расчета за выполненные работы. Это может быть как 100%-ная оплата по окончании сделки, так и внесение предоплаты за транспортировку товара. Сумма указывается по договоренности сторон.

После доставки груза к месту назначения участники соглашения составляют и подписывают акт приема-передачи товара и акт выполненных работ. В случае внесения предоплаты оставшаяся сумма по договору зачисляется исполнителю. Моментом оплаты считается время поступления денежных средств заказчика на счет исполнителя. Только после этого составляются и вручаются клиенту со стороны грузоперевозчика счета-фактуры на все денежные операции по договору.

Детальное прочтение Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правил указывает на то, что в каждой из указанных международных конвенций в той или иной части не полностью решены основные вопросы договорного права — вопросы ответственности сторон по договору перевозки груза. В первую очередь это касается ответственности морского перевозчика.

Если данные вопросы не урегулированы на уровне международного права, значит, они должны быть решены на уровне национального законодательства.

Общее правило в отношении ответственности за нарушение обязательств по перевозке установлено в ст. 793 ГК РФ. Основания и размеры ответственности в данной статье не указаны, так как ее содержание носит отсылочный характер: ответственность сторон договора перевозки определяется транспортными уставами и кодексами, а также соглашениями сторон. Здесь же говорится о недопустимости соглашений об ограничении или устранении ответственности перевозчика, противоречащих закону. В отношении основных причин, вызывающих ответственность перевозчика, действуют правила ст. 796 ГК

РФ. Речь идет об ответственности перевозчика за утрату, недостачу, повреждение или порчу груза.

Бывают случаи, когда заказчики отказываются от услуг грузоперевозчика до начала действия договора. Для этого исполнитель в письменном виде уведомляется за три дня до начала действия заключенного договора. За отказ от предоставляемых услуг на заказчика возлагаются штрафные санкции. Все эти процедуры подробно должны быть описаны в договоре, чтобы избежать каких-либо разногласий в дальнейшем.

Данный документ не требует дополнительно никакой регистрации, поэтому при наличии спорных вопросов сторонам предоставляется возможность перед обращением в судебные органы попытаться урегулировать свои взаимоотношения.

Своевременная доставка и сохранность груза — главные коммерческие задачи для всех участников процесса транспортировки от отправителя до получателя.

Решение быстрой доставки не проблема для профессионалов транспортной компании. А эффективные меры безопасности можно организовать только совместными усилиями продавцов, юристов, логистов, страховщиков — единой прозрачной цепочки участников, которая позволит сократить риски и повысить надежность поставок.

Для предотвращения форс-мажорных обстоятельств необходимо иметь сведения, предупреждающие о возможных вариантах. Логистические компании проводят мониторинг внештатных ситуаций. Это может быть:

- утрата груза при нарушении правил упаковки, закрепления, микроклимата в транспортном средстве;
- кражи товара на пути следования;
- аварийные ситуации — собственные (включая поломки и длительный простой), и по вине третьих лиц.

Особое внимание уделяется мошенничеству с целью кражи продукта. Схем воровства таким способом — множество. Современные информационные технологии не только помогают вести электронную переписку, отчетность, но и дают возможности похитителям.

Информационная безопасность, включающая серверное шифрование, — залог защиты от сетевых мошенников.

С целью защиты груза от механических повреждений в пути существует ряд обязательных правил и особенностей, необходимость соблюдения которых обоюдна как для отправителя, так и для транспортной организации:

При соответствии упаковки перевозимому продукту на целостность тары могут повлиять:

- механические условия (удары, трение, вибрация);
- погодные условия (перепады температур, атмосферные осадки);

- жизнедеятельность микроорганизмов и животных (грызунов);
- несоответствие вида транспорта характеру перевозимого груза (например, для перевозки скоропортящихся продуктов требуется рефрижератор; для щебня — железнодорожные платформы; для перевозки денег — «броневик»).

Погрузо-разгрузочные работы производятся при наличии двух сторон или их представителей и обеспечивают:

- исправность такелажного оборудования;
- надежность фиксации груза;
- необходимый микроклимат в транспортном средстве с учетом специфики груза;
- опломбирование или другие меры сохранности;
- наличие необходимых сопроводительных документов.

При невозможности присутствия заинтересованных сторон (мультимодальные перевозки) приглашаются третьи лица, в обязанности которых входит:

- документально зафиксировать процесс (с использованием фотосъемки);
- проверить наличие и целостность пломб;
- составить отчет о проделанной работе.

Представители должны быть независимыми (не представлять ничьи интересы).

Эффективное средство сохранности товара для грузовладельца — страхование продукции, которое особенно необходимо при смешанных транспортировках, где при многократных манипуляциях (замена транспорта, погрузка/разгрузка, складирование) большие риски порчи и утраты товара. Вариантов страхования много, например:

- защита имущественных интересов грузовладельца;
- ответственность при транспортировке товаров и др.

Только грамотно составленный профессиональными юристами, специализирующимися по грузоперевозкам, договор с представителями страховой престижной компании предотвратит финансовые потери.

Компании, деятельность которых связана с осуществлением перевозок, находятся в постоянном поиске эффективных методов защиты от воровства. Пока не найдено способов со 100%-ной гарантией. Чем выше средства защиты груза, тем изощреннее кражи.

По статистике, хищения наблюдаются на всех видах транспорта, но большее количество происходит на автодорогах. Практика показывает, что надежность доставки может обеспечить только профессиональная транспортная компания, имеющая:

- безупречную репутацию;
- проверенный профессиональный персонал;
- высокотехнологичное информационное оборудование;

- наличие страховой ответственности за доставку товара;
- гарантированную конфиденциальность информации.

Варианты выбора зависят от ценности груза. Излишняя экономия может привести к значительному ущербу. Оперативное управление, эффективный контроль и мониторинг — обеспечат безопасность товара.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.44

© Леонов Сергей Иванович
— заместитель начальника Управления транспортной безопасности Росжелдора
s.leonov@roszeldor.ru

Об использовании опционных договоров в деятельности подразделений транспортной безопасности

Аннотация. Вопросы обеспечения транспортной безопасности за последние годы уверенно закрепились в перечне наиболее актуальных и широко обсуждаемых тем в профессиональном транспортном сообществе. Системная работа органов власти, проводимая на протяжении последних 10 лет по развитию законодательства в области транспортной безопасности, с одной стороны, и хозяйственная деятельность владельцев объектов транспортной инфраструктуры по реализации комплекса мер по защите таких объектов от актов незаконного вмешательства во исполнение требований Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», с другой стороны, создали масштабный и специфичный рынок товаров, работ и услуг в этой области. Статья посвящена изучению возможности использования института опционного договора в хозяйственной деятельности подразделений транспортной безопасности и аттестующих организаций при планировании хозяйственной деятельности и подготовке условий для аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; защита от актов незаконного вмешательства; объект транспортной инфраструктуры; опционный договор; государственные закупки; корпоративные закупки.

© Sergey Iv. Leonov
— deputy head of the transport security department of the Federal Agency of Railway Transportation (Roszheldor)

On the use of option contracts in the activities of transport security subunits

Abstract. Currently the issues of transport security have been firmly listed among the most relevant and widely discussed topics in the professional transport community. The systematic work of the authorities over the past 10 years to develop legislation in the field of transport security on the one hand, and the economic activity of transport infrastructure owners to protect such facilities from unlawful interference according to the Federal Law of February 9 2007 No. 16-ФЗ “On Transport Security” on the other hand, created a large-scale and specific market for goods, jobs and services in this area. The paper is devoted to the study of the opportunity to use an option contract in the economic activities of transport security subunits and certifying organizations to plan business activities and to prepare favorable conditions for certification of transport security units.

Keywords: transport security; protection from unlawful interference; object of transport infrastructure; an option contract; state purchases/procurements; corporate purchases/procurements.

Развитие законодательства, хозяйственных отношений и рынка услуг по транспортной безопасности сопровождается совершенствованием системы гражданского законодательства, более четким определением в нормативном поле современных договорных институтов, в числе которых представлены опционные договоры.

Подобные договоры, в силу их особенностей, могут быть применены для разрешения отдельных проблемных задач в области обеспечения транспортной безопасности, в частности при организации привлечения подразделений транспортной безопасности для защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

Далее будет исследован один из возможных вариантов применения опционного договора для разрешения специфической проблемы, определенной особенностью рынка услуг по защите объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта содержит порядка 14 тыс. записей [www.roszeldor.ru/opendata]. Эта цифра позволяет в общих чертах определить уровень потребности (спроса) владельцев или пользователей категорированных объектов в получении услуг по их защите от актов незаконного вмешательства.

В свою очередь, реестр выданных свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте и метрополитене содержит немногим более 12 тыс. записей [www.roszeldor.ru/opendata]. Учитывая, что в этом реестре представлены сведения о силах обеспечения транспортной безопасности, работающих в том числе на объектах метрополитена, данная цифра не может достоверно отображать уровень предложения услуг по защите от актов незаконного

вмешательства, однако для демонстрации общей ситуации в данном сегменте рынка услуг по обеспечению транспортной безопасности сочтем ее приемлемой.

Соотношение указанных величин (12/14), хотя бы и с высокой степенью допущений, указывает, что на один категорированный объект транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта приходится менее одного работника, аттестованного в качестве сил обеспечения транспортной безопасности.

При этом укрупненная потребность в количестве работников, аттестованных в качестве сил обеспечения транспортной безопасности, минимально необходимых для защиты объекта транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта (метрополитена) от акта незаконного вмешательства, составляет 33 человека (письмо Управления транспортной безопасности Росжелдора от 6 сентября 2018 г. № УТБ-6/1559-ис).

Представленные данные наглядно демонстрируют дефицит доступных работников подразделений транспортной безопасности, и как следствие, непокрытую потребность в соответствующей услуге. Следует отметить, что дефицит работников, имеющих аттестацию в качестве сил обеспечения транспортной безопасности, присущ не только железнодорожному транспорту, но имеет системный характер. Актуальность вопроса кадрового пополнения сил обеспечения транспортной безопасности регулярно освещается в специализированных изданиях, в частности, по линии морского и речного транспорта от лица акционерного общества «Морской порт Санкт-Петербург» (см.: Подразделение транспортной безопасности: привлечь или создать? // Транспортная безопасность и технологии. 2018. № 2 (53). С. 70).

Одним из обстоятельств, влияющих на невысокое (в относительном выражении) количество аттестованных работников, можно считать потребность работодателя организовать каждому принимаемому в подразделение транспортной безопасности работнику проведение процедур подготовки и аттестации, стоимость которых сложно прогнозируется и может существенно различаться в зависимости от множества факторов.

Известны случаи, когда стоимость проверок в целях аттестации по результатам закупочных процедур сокращалась в несколько раз (закупка ГУП «Петербургский метрополитен» 2017 г. с ценой заключения договора 941 тыс. руб. при начальной максимальной цене контракта 4954 тыс. руб., падение в 5 раз [http://zakupki.gov.ru/ epz/order/notice/ea44/view/ common-info.html?regNumber=0572500002517000177], и аналогичная закупка 2018 г. с ценой заключения договора 184 тыс. руб. при начальной максимальной цене контракта 5285 тыс. руб., падение в 28 раз [http://zakupki.gov.ru/ epz/order/notice/ea44/view/common-info.html?regNumber=0572500002518000930]), и обратные ситуации, когда

закупка подобных услуг осуществлялась по начальной (максимальной) цене (закупка ГУП «Московский метрополитен» 2017 г. с ценой заключения договора 10 690 тыс. руб., равной начальной максимальной цене контракта [http://zakupki.gov.ru/epz/order/notice/ea44/view/common-info.html?regNumber=0573200007517000235]).

Отсутствие надежных данных для прогноза не позволяет коммерческим организациям осуществлять качественное планирование своей хозяйственной деятельности, что осложняет их системное присутствие на данном рынке, обладающем существенной специфической.

Вместе с тем определенная в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее — ГК РФ) договорная конструкция опциона может позволить сократить описанную выше неопределенность и свести риски возникновения непрогнозируемых затрат к минимуму.

Возможно предложить следующий условный пример применения опционного договора, заключаемого между аккредитованным подразделением транспортной безопасности и аттестующей организацией с учетом условий, определенных ст. 429.3 ГК РФ.

Аккредитованное подразделение транспортной безопасности либо юридическое лицо, рассматривающее возможность в дальнейшем получить такую аккредитацию, формирует прогноз собственной деятельности на некий период, к примеру, один календарный год, исходя из которого определяет максимальную и минимальную потребность в количестве аттестованных работников и, соответственно, количестве проверок в целях аттестации, которые предстоит провести на базе аккредитованных аттестующих организаций.

Количество проверок в целях аттестации становится одним из существенных условий договора на проведение проверок в целях аттестации, необходимость заключения которого для направления аттестуемого лица для оказания соответствующей государственной услуги предусмотрена подп. «г» п. 18, абз. 4 п. 20 Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. № 172.

Стоимость проведения проверок определяется на согласованном сторонами уровне с учетом условия о праве подразделения транспортной безопасности потребовать проведения таких проверок в течение обусловленного периода, к примеру, одного календарного года. Вместе с тем если подразделение транспортной безопасности не заявит в обусловленный срок требования о проведении проверок, договор прекращает свое действие. За право потребовать проведения проверок на согласованных ранее условиях, в частности, по согласованной заранее цене, подразделение транспортной безопасности уплачивает аттестующей организации определенную договором сумму, и при прекращении договора данный платеж не подлежит возврату полностью либо в части.

Рассмотренный условный пример опционного договора, заключаемого между подразделением транспортной безопасности и аттестующей организацией, предоставляет сторонам обоюдные выгоды, в частности:

1) подразделение транспортной безопасности (соискатель аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности) способно качественно спланировать свою хозяйственную деятельность в части определения величины затрат на проведения проверок в целях аттестации своих работников;

2) обе стороны договора сокращают на планируемый период издержки, связанные с подготовкой к заключению отдельных договоров на каждую проверку (группу аттестуемых), в том числе сокращаются сроки проведения регламентных и (или) корпоративных процедур по согласованию заключаемых договоров;

3) аттестующая организация приобретает право на получение опционного вознаграждения в случае, если по каким-то причинам заказчик откажется от своего права (не заявит его в течение срока действия договора) потребовать проведения проверок аттестуемых лиц.

Подобный условный пример опционного договора может быть наиболее полезным для использования подразделениями транспортной безопасности на стадии подготовки к выходу на новые географические рынки: когда существует неопределенность в вопросе успешного формирования структурных подразделений в регионе заинтересованности, либо имеет место риск безуспешного участия в публичной закупочной процедуре.

Также применение данного примера опционного договора может соответствовать интересам крупных аттестующих организаций, которые не прогнозируют дефицита ресурсов при слабо прогнозируемых объемах проводимых проверок. В частности, подобные договоры могут активно использоваться ФГУП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» для более интенсивного использования располагаемых фондов в целях осуществления сопутствующей коммерческой деятельности.

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 502.1(075.8):656

© Духно Николай Алексеевич
— доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего образования Российской Федерации

Экологическая безопасность и транспорт

Аннотация. На основе оценки экологической безопасности и транспорта, в статье раскрываются стремления человека к удовлетворению противоположных интересов. С одной стороны, люди постоянно стремятся к удовлетворению непрерывно растущих транспортных потребностей, разрушая и загрязняя окружающую среду, создавая экологические опасности. С другой, человеку необходима экологическая безопасность, которая возможна только при благоприятной окружающей среде. Состояние окружающей среды в сфере транспорта остается тревожным, несмотря на принимаемые меры по снижению загрязнений объектов природы продуктами транспорта. Принимаемые усилия и вкладываемые средства в охрану окружающей среды не обеспечивают экологическую безопасность на транспорте. Для достижения экологической безопасности следует совершенствовать транспорт, внедрять новые технологии, устранять вредное воздействие на окружающую среду, возмещать экологический вред и воспитывать у транспортников высокую эколого-правовую культуру.

Ключевые слова: экологическая безопасность; окружающая среда; природные объекты; загрязнения; разрушения; здоровье человека; транспорт; транспортная система.

© Nikolay A. Dukhno
— Doctor of Law, professor, Director of Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT), honorary worker of higher education of the Russian Federation

Environmental security and transport

Abstract. Based on the estimation of environmental security and transport, the paper deals with the person needs to meet opposing interests. On the one hand, people are constantly striving to meet constantly growing transportation needs, destroying and polluting the environment, creating environmental hazards. On the other hand, a person needs environmental safety, which is possible only in the favorable environment. The state of the environment in transport remains alarming, despite of the measures taken to reduce pollution of natural objects with transport products. The made efforts and the money invested in the environmental protective programs do not ensure environmental security in transport. In order to achieve environmental security, it is necessary to improve transport, introduce new technologies, eliminate harmful effects on the environment, compensate for environmental damage and educate high environmental and legal culture among transport workers.

Keywords: environmental security; environment; natural objects; pollution; destruction; human health; transport; transport system.

Состояние окружающей среды, в какой содержится и эксплуатируется транспортная система России, остается предметом пристального внимания многих, кто проявляет озабоченность к экологии и транспорту. То и другое остается важным в обеспечении потребностей человека, растущих в прогрессии, равной человеческому воображению. Человек, с его правами и свободами, дарованными природой, оказался основным источником двух противоположных проблем. Одна тяготит человека к непомерному росту развития транспортных средств и транспортной инфраструктуры, создавая угрозы объектам природы, отдаляя окружающую среду от состояния экологической безопасности. Вторая проблема состоит в обеспечении благоприятной окружающей среды, право на которую имеет каждый человек, а реализовать его возможно только тогда, когда будет установлена экологическая безопасность. Как точно подмечено: «Если мы будем бояться только сегодняшних угроз, мы пропустим самую страшную угрозу — исчезновение человечества, когда природа изменится так, что люди просто не смогут жить» [https://ria.ru/20190425/1553026152.html]. Когда человечество неудержимо в погоне за растущими потребностями, прогрессирующими способами уничтожает объекты природы, тогда об экологической безопасности мы можем только мечтать, но не сможем ее добиться, не научимся ее ощущать. Отсутствие экологической безопасности является основной угрозой всему человечеству. Любой вид безопасности вряд ли может быть сопоставим с экологической безопасностью по своим масштабам ценностей, какие ей свойственны. Угрозы, какие ожидаются от экологической катастрофы, не соизмеримы с теми, что могут наступить при опасности иных видов.

Много сил положили известные ученые-правоведы С. А. Боголюбов, М. М. Бринчук, О. Л. Дубовик, М. И. Васильева и другие последователи, разрабатывая концепции по обеспечению экологической безопасности. Только в текущем году у многих исследователей предметом исследования стала экологическая безопасность [1—5]. Повышенное внимание к экологической безопасности заметно и со стороны законодательной и исполнительной власти нашей страны. Принятая в 2017 г. Стратегия экологической безопасности обязывает углубить и расширить границы научных исследований в сфере охраны окружающей среды на транспорте. Правовые средства, используемые в обеспечении экологической безопасности, занимают одно из ведущих мест. В первых строках Стратегии указано, что правовую основу Стратегии экологической безопасности составляют: Конституция РФ; Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», другие федеральные законы, Указы Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683: «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», от 19 апреля 2017 г. № 176 «О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года» (далее — Стратегия); Основы государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденные Президентом РФ 30 апреля 2012 г., иные нормативные документы.

Стратегии экологической безопасности был дан научный анализ. Оценка прозвучала 24 мая 2018 г. в Институте права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, где прошла VI Международная научно-практическая конференция «Стратегическое управление в сфере национальной безопасности: обеспечение национальных интересов в условиях интеллектуализации экономики». На конференции профессор С. Г. Харченко в своем докладе «Стратегия экологической безопасности: какой она должна быть, но не является», детально охарактеризовал основные ее недостатки [6]. На научном форуме обсуждению подверглись нерешенные проблемы Стратегии, государственной политики в сфере экологической безопасности, механизмов обеспечения экологической безопасности, выявление роли, места и задач науки и образования, научных изданий в сфере экологической безопасности. Большое внимание уделено обсуждению мер обеспечения экологической безопасности, принимаемых такими субъектами, как: Росприроднадзор; Главгосэкспертиза России; Госэкоэкспертиза; природоохранная прокуратура; экологическая полиция и другие [http://www.priroda.ru/events/detail.php?ID=12137].

Проявление пристального внимания к масштабной проблеме экологической безопасности вызвано озабоченностью здоровьем людей, которое ухудшается из-за неблагоприятного состояния объектов

природы, загрязняемых и разрушаемых под влиянием непродуманной деятельности, устремленной к удовлетворению растущих потребностей, причинающей огромный экологический вред. Охранять и защищать природу необходимо для обеспечения здоровой, полноценной, процветающей жизни людей. Когда речь идет об экологической безопасности, тогда следует думать об укреплении здоровья человека и всего человечества. Общие требования к обеспечению экологической безопасности в полной мере относятся и к транспорту, учитывая его специфику и условия развивая.

Экологическая безопасность и состояние транспорта сегодняшнего дня порождают много проблем, решать которые предстоит разными способами и средствами. Но какие бы меры инженерно-технического, организационно-управленческого характера не намечались, все они тесно переплетаются разнообразием правовых средств. Ни одно решение, как и никакая деятельность в сфере транспорта, не осуществляются без правового воздействия. Там, где заметны недостатки в транспортных технологиях или в предоставлении транспортных услуг, при внимательном их рассмотрении обнаруживаются правонарушения, большинство из которых, так или иначе, воздействуют на окружающую среду. Когда выявляется вред, причиненный окружающей среде в процессе эксплуатации транспорта, тогда становится известно о несоблюдении требований экологического законодательства. Для обеспечения экологической безопасности на транспорте требуется получать достоверные знания о состоянии транспорта, о его роли в системе иных отраслей нашей страны. Такие данные помогут выяснить как отношение к экологической безопасности, так и влияние транспорта на состояние окружающей среды.

Транспорт появился и развивается как средство, удовлетворяющее потребности человека в перевозках. Рост потребностей обусловливает необходимость наращивать транспортные мощности, достаточные для увеличивающегося потока пассажиров, груза и багажа на самые разные расстояния и направления. Все виды транспорта объединяются в единую транспортную систему. В настоящее время транспортная система обладает способностью обеспечить перевозку в самые отдаленные места не только России, но и в другие далекие уголки нашей планеты. Современный транспорт предоставил людям многие блага и удобства, а вместе с ними оказывает отрицательное воздействие на здоровье человека. Разветвленность, протяженность, рост объемов и разнообразия грузов, в том числе и опасных, ведут к усилению нагрузки транспорта на окружающую среду. Пропорционально ухудшению окружающей среды подрывается здоровье людей, испытывающих всю тяжесть негативного воздействия на объекты природы. С развитием и ростом транспорта негативное воздействие на объекты природы увеличивается, а здоровье здоровья большого количества людей ухудшается.

Состояние транспортной инфраструктуры и транспортных средств влияет на величину нагрузки на объекты природы в той мере, в какой старение и износ транспорта не соответствует новым современным технологиям. Росстат публикует сведения на 2018 г. о степени износа основных фондов транспортной системы России, где указано, что железнодорожный транспорт составляет 36,5 % износа; воздушный транспорт составляет 41,8 % износа [http://www.gks.ru/free_doc/doc_2018/transp18.pdf]. По оценке специалистов, износ железнодорожного транспорта в России составляет 74,9%. Износ основных фондов воздушного транспорта по оценкам специалистов составляет 70 % [https://studbooks.net/1110844/pravo/sovremennoe_sostoyanie_vozdushnogo_transporta]. При таких величинах износа степень нагрузки на природную среду от функционирования устаревшего транспорта растет. Транспортники замечают, что нагрузка на окружающую среду увеличивается при крайней изношенности подвижного состава и оборудования, использовании устаревших технологий, превышении пределов пропускной и провозной способностей, нарушении скоростного режима движения [https://studme.org/130541/ekologiya/ekologicheskie_riski].

Неудовлетворительное техническое состояние подвижного состава и железнодорожных путей не способствует установлению экологической безопасности отрасли. Увеличение степени износа подвижного состава приводит к увеличению расхода энергоносителей, а значит и вредным выбросам в окружающую среду [7, стр. 228]. Решая важные задачи по удовлетворению всех субъектов в перевозках, транспорт остается источником повышенной опасности не только для окружающей среды, но и для других объектов и субъектов. Работая в сложных условиях износа и старения, заметен позитивный результат снижения вредного воздействия на окружающую среду на тех видах транспорта, где этому вопросу уделено повышенное внимание. В Стратегии развития ОАО «РЖД» в числе приоритетных задач находится обеспечение экологической безопасности производственно-транспортного комплекса компании. Одним из руководящих документов по охране окружающей среды в ОАО «РЖД» является Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2017 года и перспективу до 2030 года. Экологическая стратегия ОАО «РЖД» согласуется со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Главной целью ОАО «РЖД» в сфере охраны окружающей среды является забота о благополучии природной среды и здоровье людей. Для достижения этой цели до 2025 г. по сравнению с 2017 г. предусматривается:

— снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников не менее чем на 18%;

— снижение использования водных ресурсов не менее чем на 20%;

— снижение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности не менее чем на 18% [http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1413&].

Если исходить из общепринятого понимания, что экологическая безопасность представляет собой допустимый уровень негативного воздействия природных и антропогенных факторов экологической опасности на окружающую среду и человека, то требования РЖД к снижению вредного воздействия на природу можно воспринимать в двух значениях:

— величина вредного воздействия железнодорожного транспорта на природную среду находится в критическом состоянии, и требуются меры по снижению выбросов, сбросов, загрязнений;

— величина выбросов, сбросов и загрязнений природных объектов железнодорожным транспортом находится на уровне допустимой, и РЖД продолжает проявлять озабоченность к ее уменьшению, снижая вредное воздействие на здоровье людей и на природные объекты.

Какое из двух значений будет объективно, следует сделать вывод после оценки реального состояния окружающей среды на железнодорожном транспорте. В настоящее время в атмосферу выбрасывается свыше 120 видов загрязняющих веществ. Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов содержат оксид углерода, оксиды азота, сажу, свинец, диоксид серы. Для уменьшения загрязнения к 2030 г. почти треть тепловозного парка структур РЖД вместо дизельного топлива будет использовать природный газ [http://life.mosmetod.ru/index.php/item/ekologicheskie-problemy-rossijskih-zheleznyh-dorog].

В 2018 г. общие затраты ОАО «РЖД» на природоохранную деятельность превысили 8,5 млрд руб. Компания снизила выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников на 5% по сравнению с 2017 г., сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты сократились на 10%. Введены в эксплуатацию 22 объекта теплоснабжения с применением энергосберегающих технологий, сданы в эксплуатацию 9 сооружений для очистки сточных вод и оборудования. Проведены другие мероприятия по снижению загрязнений природных объектов. Экономический эффект от реализации мероприятий по ресурсосбережению составил 25,1 млн руб. Ежегодно ОАО «РЖД» вовлекает в хозяйственный оборот свыше 70% отходов производства, в том числе металлолом, железобетонные отходы, золошлаки, отходы бумаги, картона, масел и др. С 2014 г.

ОАО «РЖД» реализует программу селективного сбора твердых бытовых отходов во всех зданиях и на вокзалах. Эта работа направлена на выделение ценного вторичного сырья, снижение потока отходов, поступающих на объекты захоронения, и упорядочивание сбора отходов в

структурных подразделениях холдинга. В ОАО «РЖД» создан решающий задачи охраны окружающей среды Департамент охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля; на всех железных дорогах работают 16 центров охраны окружающей среды, включающие экологические лаборатории, региональные комиссии по природоохранной деятельности. В Ярославле функционирует научно-производственный центр по охране окружающей среды, на правах филиала ОАО «РЖД» [http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1413&]. Все эти меры имеют большое значение на пути достижения экологической безопасности на железнодорожном транспорте, но останавливаться на них не нужно. Следует развивать систему мер по охране окружающей среды, стремясь достичь благоприятного уровня, показатель которого укажет, что экологическая безопасность обеспечена.

Меры, какие применяются на транспорте в сфере охраны окружающей среды, не могут признаваться достаточными по тем основаниям, что они не обеспечивают экологическую безопасность. По моему убеждению, экологическая безопасность — это то безвредное состояние окружающей среды, в какой человек не подвергается негативным воздействиям, результатом которых становится подрыв здоровья, ухудшение жизни или причинение иного не восполняемого вреда людям. Это убеждение подтверждается авторитетными источниками. Профессор С. Г. Харченко в упомянутом выше докладе заметил: «В 1996 году Госдумой был принят закон “Об экологической безопасности”, утверждённый Советом Федерации, но так и не подписанный Президентом Б. Н. Ельциным, посчитавшим его не нужным. В этом законе была очень хорошо определена экологическая безопасность, ее цель. Целью экологической безопасности является защита жизни, здоровья, условия жизнедеятельности человека, защита общества, его материальных и духовных ценностей, окружающей среды, том числе атмосферного воздуха и космического пространства, водных объектов, недр, земельных и лесных ресурсов, почв, ландшафтов, растительного и животного мира от угроз, возникающих в результате воздействий на окружающую среду. Обратите внимание: на первом месте стоят защита жизни, здоровья и условий жизнедеятельности человека. Прошло Более 20 лет, но закон так и не появился» [6].

Замечая, как многие чиновники декларативно рапортуют, что экологическая безопасность обеспечена, на деле, когда ее требуется подчинить цели защиты здоровья человека, тогда вскрываются все деяния, препятствующие принятию правового закона и уводящие все силы и средства от реального обеспечения экологической безопасности. Какие силы влияют на тех экологов-правоведов, которые не ставят здоровье и жизнь человека на первое место в своих рассуждениях об экологической безопасности, видя в ней некий экологический баланс.

Восприятие экологической безопасности, как комплекса состояний, явлений и действий, обеспечивающих экологический баланс на Земле и в любых ее регионах на уровне, к которому физически, социально-экономически, технологически и политически человечество готово, побуждает к мысли, что загрязнение окружающей среды будет продолжаться столько, сколько может терпеть человечество вредное воздействие. Человек готов терпеть вредные воздействия, преследуя потребительские интересы, получая временное удовольствие, не задумываясь над проблемами, которые он уже не сможет решить, лишая новые поколения достойной и здоровой жизни. В недостаточности просвещенности и в неумении мыслить на основе достоверного знания видна причина, порождающая расширение источников вредного воздействия на окружающую среду, скрывается пагубность истинного ее состояния.

Зависимость здоровья людей от экологии широко отражена в различных источниках, где плохая экология представлена причиной многих заболеваний. Причинами возникновения и широкого распространения таких заболеваний, как сердечно-сосудистая патология, злокачественные новообразования, болезни нервно-психической системы, травмы, генетические аномалии и многие другие, являются загрязнения и неблагоприятные условиями окружающей среды. Многие из наиболее распространенных болезней современного человека являются результатом воздействия напряженного ритма жизни, противоречащего законам природы, загрязненного воздуха, воды, продуктов питания, высокого уровня социального стресса [https://magictemple.ru/jekologija-i-zdorove-cheloveka-kratko/].

Устав Всемирной организации здравоохранения, принятый в 1948 г., определяет здоровье как состояние благополучия на физическом, душевном и социальном уровне. В Уставе прописано, что если у человека отсутствуют болезни и физические дефекты, то это не значит, что он здоров, поскольку не учтено состояние душевного равновесия, не учтен социальный фактор, воздействующий на общее состояние организма человека. Всемирная организация здравоохранения стала одной из самых авторитетных и влиятельных организаций во всем мире в деле выполнения множества функций в области сохранения и улучшения здоровья населения [http://fb.ru/article/163137/vsemirnaya-organizatsiya-zdravoohraneniya-voz-ustav-tseli-normyi-rekomendatsii].

В настоящее время недостаточно уделяется внимания здоровью человека в том понимании, как оно выражено в общепринятых международно-правовых документах. По данным Росстата, в России не хватает специалистов в сфере здравоохранения. К концу 2018 г. дефицит медицинских работников составлял около 60 тыс. человек [https://news.yandex.ru/story/Sfera_zdravookhraneniya_ispytyvaet_deficit_rabotnikov]. К этому серьезному недостатку следует добавить другие, не

решенные проблемы, указывающие на слабое психологическое и социальное здоровье людей. Не исследуется зависимость появления заболеваний, причиной которых является неудовлетворительное состояние окружающей среды. Основным критерием, определяющим полезность мер охраны окружающей среды, следует признать состояние здоровья людей, живущих и работающих в определенном регионе.

Вредное воздействие железнодорожного транспорта на состояние окружающей среды продолжается, а состояние здоровья и природных объектов в полной мере не отслеживается. На человека и объекты природы отрицательно влияет большое количество отходов, выделение теплового излучения, вибрации, шумы. Эти факторы негативно воздействуют на здоровье людей, следствием их становятся болезни, снижение работоспособности, уничтожение уникальных свойства природных явлений. Только к концу 2017 г. ФАС России обязала РЖД обеспечить установку кондиционеров и биотуалетов во всех вагонах поездов дальнего следования. Отсутствие в вагонах современных технологических и технических устройств ведет к загрязнению полосы отвода. Поставленные сроки выполнения этого предписания конкретно не указаны, но по оценке аналитиков, за один год с такой задачей РЖД не справится [https://www.gazeta.ru/business/2017/11/10/10978892.shtml].

Все те, кто выбирает средством своего передвижения железную дорогу, по большому количеству направлений движения ощущают неприятные запахи выбрасываемого мусора, испытывают чувство отвращения к загрязненности пути и полосы отвода, утомительно ожидая остановки, чтобы выйти из душного вагона и вдохнуть станционного воздуха, не надеясь, что он будет чистым. Из пассажирских вагонов происходит загрязнение железнодорожного полотна сухим мусором и сточными водами. На каждый километр пути выливается до 180—200 куб. м водных стоков, причем 60% загрязнений приходится на перегоны, остальное — на территории станций. Железнодорожный транспорт является источником опасности для земельных и водных объектов. В местах функционирования локомотивного депо идут производственные сточные воды, которые содержат нефтепродукты, бактериальную грязь, кислоты, щелочи и другие вредные вещества, попадающие на земельные участки и в водные объекты. Отравление природных объектов ведет к нанесению вреда здоровью людей [https://legkopolezno.ru/ekologiya/prostranstvo-vokrug-nas/vliyanie-transporta-na-ekologiyu/].

Не решенной проблемой остается загрязнение земельных участков бензином, маслами, выхлопами твердых и жидких компонентов, солями, используемыми для борьбы с обледенением дорог. На 1 км дороги в год разбрасывается до 3—4 т соли, а в суровые, неблагоприятные зимы до 100 т. Соль, смешанная с другими вредными веществами, исходящими от транспортных средств, причиняет вред земельным и водным ресурсам, от

загрязнения которых страдают люди, которые лишаются своего права на благоприятную окружающую среду.

Препятствием обеспечения экологической безопасности остается проблема загрязнения воды. Используемая для технологических процессов вода на транспорте до 95% загрязняется так, что даже после ее очистки она остается непригодной для питья. Такие вещества, как бензин, в семь раз, быстрее, по сравнению с водой, проникает в почву и поражают водные объекты.

Водные виды транспорта загрязняют водные бассейны путем сбрасывания балластных и промывочных вод. Загрязнения вод происходит от испарений сырой нефти — до 3%; от испарений бензина — 2%, при их перевозке и промежуточном хранении. 1 т разлитой нефти загрязняет до 10—12 кв. км поверхности водного объекта, а нефтяные масла распространяются по водной поверхности на расстояние более 300 км от источника загрязнения [https://legkopolezno.ru/ekologiya/prostranstvo-vokrug-nas/vliyanie-transporta-na-ekologiyu/].

Еще одной существенной проблемой жителей городов являются расстройства желудочно-кишечного тракта из-за употребления загрязненной воды [https://medaboutme.ru/zdorove/publikacii/stati/sovety_vracha/bolezni_gorodov]. Болезни, связанные с плохим качеством воды, — одна из наиболее распространенных причин смертности. Только в 2000 г. из-за болезней, вызванных отсутствием должного уровня санитарии и гигиены и употреблением не качественной воды (таких, как шистосомоз, трахома, заражение гельминтами желудочно-кишечного тракта), по приблизительной оценке, умерло 2 213 000 человек [specmach.ru›specmash/zabolevaniya-ot-vody]. Процессы опасного загрязнения водных объектов транспортом продолжается и в наши дни. Незаконный слив химических реагентов аэропортом Шереметьево в реку Клязьма стал заметным с 2015 г. Вредные стоки идут и по настоящее время, попадая в реку Клязьма, которая образует Клязьминское и Пироговское водохранилища, являющимися крупнейшими водохранилищами Московского региона. Неоднократное обращение активистов в органы власти результата не дает. В самом Шереметьево проблему признают: вредные отходы попадают в реку из-за устаревших очистных сооружений, обещали реконструировать их к 2020 г., потом уточнили, что могут справиться с этой проблемой только к 2021 г. [https://www.kommersant.ru/ doc/3969841]. По меньшей мере, еще более двух лет будут сливаться вредные вещества в реку Клязьма, отравляя водохранилища, из которых формируется питьевая вода. Когда и как отразится этот экологически вредный процесс на здоровье людей, никто не знает из-за отсутствия достоверной экологической информации.

Неблагоприятная обстановка складывается в сфере атмосферного воздуха, который на 91% загрязняется автомобильным транспортом; на 3,7% — железнодорожным транспортом; на 2,7% — морским транспортом; на 0,9% — речным транспортом и 1,9% — воздушным транспортом. Только от 1 т бензина, сгораемого в процессе работы двигателей автомобилей, выбрасывается в атмосферный воздух до 800 кг вредных веществ. С ними в воздух попадает свинец, который оседает вниз и загрязняет земли и водные объекты. Свинец — опасный металл, проникая в землю, затем просачивается в растения, а их плоды попадают в организм человека. Постепенно накапливаясь в клетках, свинец становится причиной тяжелых болезней, включая онкологию [https://legkopolezno.ru/ekologiya/prostranstvo-vokrug-nas/vliyanie-transporta-na-ekologiyu/]. По данным американских исследователей, от отравления смогом преждевременно умирает 50 тыс. человек в год. В Швейцарии установлено, что люди, живущие вблизи автомагистрали с интенсивным движением, заболевают раком в девять раз чаще, чем люди, живущие в 400 м от нее. Увеличение интенсивности движения с 450 до 1000 автомобилей в час в четыре раза увеличивает количество выхлопов. Все эти опасности, вызывающие угрозу жизни и здоровью людей, требуют разработки и внедрения новых способов и средств, обеспечивающих ликвидацию угроз, разрушающих природную среду [https://studopedia.su/10_117889_problemi-ekologii-na-transporte.html]. К сожалению, в России таких кропотливых исследований не проводят и не изучают состояние людей, проживающих вдоль автомобильных дорог или вблизи аэропортов. Справедливо будет отметить, что по отдельным трассам стали устанавливать специальные заграждения, обеспечивающие снижение шума.

Большой вред окружающей среде наносится в процессе эксплуатации автомобильных шин. Во время их трения об асфальт в атмосферный воздух попадает мелкая, вредоносная резиновая пыль. Находясь в воздухе, она проникает в дыхательные органы человека, ухудшая состояние здоровья. Особенно данная проблема актуальна для астматиков и тех, кто страдает хронической формой бронхита [https://legkopolezno.ru/ekologiya/prostranstvo-vokrug-nas/vliyanie-transporta-na-ekologiyu/]. Если учесть, что дороги покрываются асфальтом низкого качества, не соответствующего современным технологиям его производства, то степень вредоносной пыли увеличивается. Любое нарушение технологии укладки резко сокращает срок службы покрытия, примерно в 2—3 раза. Асфальт нельзя укладывать при температуре ниже +5 градусов. Старое покрытие должно демонтироваться полностью. Нельзя укладывать асфальт при плохих погодных условиях (снег, дождь). Нужно знать и соблюдать правила эксплуатации асфальтовых покрытий. Также важно учитывать климатические особенности региона, в котором эксплуатируется дорожное покрытие, и следует учитывать нагрузку на

покрытие, соблюдать требования к интенсивности эксплуатации. Несоблюдение правил укладки асфальта, а также постоянное нарушение правил эксплуатации дорожного покрытия, ведет к повышению загрязнений объектов природы, и на эти факты не обращается достаточного внимания.

Не решенной проблемой на транспорте остается его шумовой фон, показатели которого превышают допустимые для человека величины. Уровень шума для человека не должен превышать отметки в 40 децибел. В городах, где движутся тысячи ревущих автомобилей, шум на таких улицах превышает 100 и более децибел. Высокий уровень шума наносить человеку невосполнимый вред его здоровью. Огромнейший поток шума, информации, которые обрушиваются на человека, вызывает тяжелый стресс и перегружает нервную систему. В такой обстановке ухудшается психическое здоровье, многие ощущают на себе бремя депрессии. Данное заболевание выражается снижением трудоспособности, частыми и сильными головными болями, потерей нормального сна и аппетита [https://medaboutme.ru/zdorove/publikacii/stati/sovety_vracha/bolezni_gorodov].

Транспортный шум возникает от работы моторов, движения колес, торможения и аэродинамических особенностей транспортных средств. Уровень шума, создаваемый работой автомобильного транспорта: автобусы, легковые и грузовые автомобили, составляет 75—85 децибел. Железнодорожный транспорт способен повышать уровень шума до 90—100 децибел. Наиболее сильным шумом является авиационный. Он создается работой двигателя и аэродинамическими характеристиками самолета, достигая 100—105 децибел над трассой воздушного транспорта. В зонах аэропортов статистически достоверно увеличивается число мертворождений и врожденных аномалий [ru-ecology.info›term/12319/].

Повышенный уровень шума является причиной многих заболеваний. Из-за постоянного влияния шума на органы слуха происходит нарушение их функционирования. Шум вызывает разные физиологические изменения в организме человека и действует на все органы и системы жизнедеятельности человека. Шумовая болезнь приводит к глухоте, нарушению работы нервной системы, уменьшению концентрации внимания и к множеству других патологических явлений [https://ecotestexpress.ru/articles/shumovaya-bolezn/].

Когда от нашего транспорта образуются шумы, идет загрязнение окружающей среды, вредно воздействующего на состояние здоровья человека, тогда все другие аргументы не могут убеждать, что в сфере функционирования транспорта обеспечена экологическая безопасность. Можно лишь размышлять о том, что ведется какая-то работа по направлению к достижению экологической безопасности, которой пока не видно, и принимаемые меры нельзя назвать достаточными.

Экологические проблемы в сфере транспорта не могут быть решены теми средствами и способами, которые применяются в настоящее время. Для их решения требуется установить правовой порядок получения достоверной экологической информации, которая точно отражает истинное положение состояния окружающей среды. Только на основе объективной экологической информации появляется возможность для принятия необходимых решений. Но впереди стоят еще более сложные задачи воплощения в транспортную практику принятых решений. Сколько потребуется финансовых средств, достаточных для вложения в процесс ликвидации изношенных транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, которые являются основными источниками разрушения и загрязнения экологической среды. Если к этому добавить возмещение экологического вреда, нанесенного транспортом окружающей среде и здоровью людей, то эту сумму придется умножить в несколько раз. При сегодняшнем дефиците финансовых средств и стагнации экономики остается только мечтать и утешаться тем, что терпение людей пока есть к существующему состоянию экологии и можно обходиться привычными методами, которые не охраняют окружающую среду, но видимость охраны создают.

Об экологической безопасности мы пока размышляем, но в пределах существующих способов охраны окружающей среды больше видна и ощущается экологическая опасность. В этой сложной обстановке необходим обоснованный комплекс мер инженерно-экологического, организационного, правового характера, в числе которых должно быть просвещение, не формальное, а глубоко осмысленное, способное привить людям высокий уровень экологической культуры. Просвещенность может стать переломным фактором, устраняющим экологические опасности и создающим условия для сохранения благоприятной окружающей среды.

Литература

1. Макарова, Н. М. Экологическая безопасность системы обращения с отходами на объектах по хранению и уничтожению химического оружия // Безопасность жизнедеятельности. — 2019. — № 2 (218). — С. 40—43.
2. Катин, В. Д. Проблемы повышения экологической безопасности нефтеперерабатывающих производств и пути их решения / В. Д. Катин, С. В. Булгаков // Безопасность жизнедеятельности. — 2019. — № 2 (218). — С. 44—48.
3. Литвин, Н. В. Значимость формирования основ экологической и ядерной безопасности у студентов технических вузов в курсе общей физики // Современное педагогическое образование. — 2019. — № 2. — С. 46—48.
4. Ударцева, О. В. Исследование экологической безопасности с использованием информационных технологий // Естественные и технические науки. — 2019. — № 1 (127). — С. 129—131.
5. Булгакова, Л. С. Административно-правовые основы обеспечения экологической безопасности в России // Евразийский юридический журнал. — 2019. — № 1 (128). — С. 177—178.

6. Стратегическое управление в сфере экологической безопасности: нерешенные проблемы : сборник статей / под редакцией С. Г. Харченко. — Москва : Макс-Пресс, 2019.
7. Сидоров, Ю. П. Практическая экология на железнодорожном транспорте. — Москва : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2013.

References

1. Makarova, N. M. Ekologicheskaya bezopasnost' sistemy obrashcheniya s otkhodami na ob"yektakh po khraneniyu i unichtozheniyu khimicheskogo oruzhiya [Ecological safety of the waste management system at facilities for the storage and destruction of chemical weapons] // Bezopasnost' zhiznedeyatel'nosti. — 2019. — № 2 (218). — S. 40—43.
2. Katin, V. D. Problemy povysheniya ekologicheskoy bezopasnosti neftepererabatyvayushchikh proizvodstv i puti ikh resheniya [The problems of improving the environmental safety of oil refineries and ways to solve them] / V. D. Katin, S. V. Bulgakov // Bezopasnost' zhiznedeyatel'nosti. — 2019. — № 2 (218). — S. 44—48.
3. Litvin, N. V. Znachimost' formirovaniya osnov ekologicheskoy i yadernoy bezopasnosti u studentov tekhnicheskikh vuzov v kurse obshchey fiziki [The significance of the formation of the foundations of environmental and nuclear safety among students of technical colleges in the course of general physics. Modern pedagogical education] // Sovremennoye pedagogicheskoye obrazovaniye. — 2019. — № 2. — S. 46—48.
4. Udartseva, O. V. Issledovaniye ekologicheskoy bezopasnosti s ispol'zovaniyem informatsionnykh tekhnologiy [Study of environmental safety using information technologies] // Yestestvennyye i tekhnicheskiye nauki. — 2019. — № 1 (127). — S. 129—131.
5. Bulgakova, L. S. Administrativno-pravovyye osnovy obespecheniya ekologicheskoy bezopasnosti v Rossii [Administrative and legal bases of environmental security in Russia] // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2019. — № 1 (128). — S. 177—178.
6. Strategicheskoye upravleniye v sfere ekologicheskoy bezopasnosti: nereshennyye problemy : sbornik statey [Strategic management in the field of environmental safety: unsolved problems] / pod redaktsiyey S. G. Kharchenko. — Moskva: Maks-Press, 2019.
7. Sidorov, YU. P. Prakticheskaya ekologiya na zheleznodorozhnom transporte [Practical ecology in railway transport]. — Moskva: FGBOU «Uchebno-metodicheskiy tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte», 2013.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 346:629.331

© Мажинский Роман Александрович
— аспирант Института права и управления Московского городского педагогического университета

О новеллах лицензирования предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом

Аннотация. В рамках настоящей статьи автор анализирует новеллы правового регулирования лицензирования предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом, которые вступили в силу с 1 марта 2019 г. Автором рассмотрены актуальные вопросы предпринимательских рисков и невозможности исполнения обязательств по договорам фрахтования, связанных с новой редакцией нормативных правовых актов, определяющих правила получения лицензии на право осуществления соответствующей предпринимательской деятельности.

Ключевые слова: лицензия; лицензирование; пассажирские перевозки; автомобильный транспорт; автобус; договор фрахтования; реестр; транспортное средство.

© Roman Al. Mazhinsky
— post graduate of the Institute of law and management, Moscow City University (MGPU)

On the novelties in licensing of business activities for the road transportation of passengers and baggage

Abstract. In this paper the author analyzes the novelties of the legal regulation of the licensing of business activities for the road transportation of passengers and baggage, which was put in force on March 1, 2019. The author considered the current issues of business risks and the impossibility to fulfill obligations under chartering contracts related to the new edition of regulatory legal acts which define the rules to obtain a license to carry out relevant business activities.

Keywords: license; licensing; transportation of passengers; auto transport/vehicles; bus; chartering contract; registry; transport means.

В современной России лидирующим видом транспорта общего пользования на протяжении многих лет остается автобус. Так, по данным Росстата, в 2017 г. общественным транспортом перевезено более 18 млрд пассажиров. Из них большая часть (около 11 млрд пассажиров) перевезена автобусами. Для сравнения, остальными видами транспорта, включая морской, внутренний водный, воздушный и железнодорожный транспорт, воспользовалось 7 млрд человек [1, стр. 56].

Однако в последние годы растет число дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) с участием автобусов. Например, по данным Госавтоинспекции, только за период с января по июль 2018 г. по вине водителей автобусов произошло 3141 аварий, что на 3,7% больше, чем за аналогичный период 2017 г. В указанных ДТП погибло 116 человек, а ранения получило 4667 человек.

Особое внимание ГИБДД обращает на причины, которые способствуют совершению ДТП. Это переутомление водителей, а также неудовлетворительное техническое состояние транспорта. Помимо этого выявлено множество фактов, имеющих признаки состава преступления, предусмотренного ст. 238 Уголовного кодекса Российской Федерации, — «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности».

В ходе проверок установлено, что компаниями-перевозчиками не проводятся предрейсовый медицинский осмотр водителей, а также контроль за техническим состоянием транспортных средств. В ряде транспортных средств отсутствовали либо не работали устройства контроля за соблюдением водителями режима труда и отдыха, так называемые тахографы, в некоторых случаях вносились изменения в конструкцию транспортных средств, т.е. устанавливались дополнительные сиденья, заменялись световые приборы, демонтировались системы безопасности [https://rg.ru/2018/08/21/chislo-avarij-s-avtobusami-snova-vyroslo.html].

В соответствии со Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р, одним из приоритетных направлений деятельности на ближайшие годы является совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении. Одной из таких мер совершенствования стало внесение изменений в действующее законодательство**,** регулирующее деятельность по пассажирским перевозкам и лицензирование в Российской Федерации.

Так, согласно ст. 4 Федерального закона от 30 октября 2018 г. № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской

Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» с 1 марта 2019 г. лицензированию подлежит деятельность по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Это означает, что лицензию на указанный вид деятельности обязаны оформить все организации, имеющие в собственности автобусы.

Данные изменения не распространяются на перевозки, выполняемые транспортными средствами пожарной охраны, скорой медицинской помощи, полиции, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности, федерального органа исполнительной власти в области государственной охраны, Вооруженных Сил РФ, войск национальной гвардии Российской Федерации, следственных органов Следственного комитета РФ, а также перевозки, выполняемые автобусами без использования автомобильных дорог общего пользования. Согласно ст. 5 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», к автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц, а к автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд.

В целях осуществления деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны получить лицензию на осуществление указанной деятельности до истечения 120 дней со дня вступления в силу п. 2 ст. 4 Федерального закона от 30 октября 2018 г. № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», т.е. до 29 июня 2019 г. По истечении указанного срока осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами без лицензии не допускается.

До 1 марта 2019 г. п. 24 ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» предполагалось, что лицензированию подлежит деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения

собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Согласно п. 1 ст. 3 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензированием признается деятельность лицензирующих органов по предоставлению, переоформлению лицензий, продлению срока действия лицензий в случае, если ограничение срока действия лицензий предусмотрено федеральными законами, осуществлению лицензионного контроля, приостановлению, возобновлению, прекращению действия и аннулированию лицензий, формированию и ведению реестра лицензий, формированию государственного информационного ресурса, а также по предоставлению в установленном порядке информации по вопросам лицензирования.

Кроме того, изменения внесены в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» — введена ст. 3.2 «Особенности лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», которая гласит, что сведения обо всех автобусах, используемых для перевозок людей, должны быть включены в реестр лицензий. То есть помимо оформления самой лицензии, необходимо внести сведения о каждом используемом автобусе в реестр лицензий.

Для включения автобуса в реестр, равно как и для его исключения, необходимо подавать отдельное заявление. Помимо этого, к заявлению следует приложить документ, подтверждающий право владения указанным транспортным средством (договор аренды, купли-продажи и т.д.). Лицензирующий орган обязан в течение трех рабочих дней со дня получения рассмотреть заявление и в этот же срок направить лицензиату в порядке, установленном положением о лицензировании соответствующего вида деятельности, выписку из решения о включении сведений об указанных в заявлении транспортных средствах в реестр лицензий или уведомление об отказе во включении данных сведений в реестр лицензий.

На практике существующие изменения могут создать препятствия для ведения легального бизнеса. Например, определенному кругу юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, уже имеющих соответствующую лицензию на деятельность по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, придется оформлять ее заново. Для таких лиц введен упрощенный порядок получения лицензии, однако в связи с ажиотажем, связанным с получением лицензии, вызванным новыми изменениями в законодательстве, нагрузка на органы государственной власти резко возрастает, в связи с чем возможны временные задержки в выдаче лицензий и, как следствие, вынужденное приостановление деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Кроме того, запрет осуществления лицензируемого вида деятельности с использованием транспортных средств, сведения о которых не

включены в реестр лицензий, на практике может создать препятствие для ведения предпринимательской деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Например, если автобус, с помощью которого планируется совершить пассажирскую перевозку, неожиданно сломался в день совершения поездки, то у перевозчика фактически не остается шансов исполнить свои обязательства надлежащим образом, поскольку даже в случае замены автобуса для его использования в целях перевозки пассажиров необходимо включить его в реестр.

Таким образом, можно с уверенностью сказать, что законодательство России нацелено на снижение уровня аварийности, смертности и травматизма на дорогах страны и уменьшение рисков для пассажиров общественного транспорта и иных автобусов. Однако эта цель достигается путем повышения предпринимательских рисков, что может негативно сказаться как на предприятиях малого бизнеса, так и на экономике страны в целом, а также спровоцировать рост числа административных правонарушений и преступлений в данной отрасли.

Литература

1. Сабельникова, М. А. Транспорт в России. 2018 : статистический сборник / М. А. Сабельникова, Л. Б. Кузьмичев. — Москва, 2018.

References

1. Sabel'nikova, M. A. Transport v Rossii [Transport in Russia]. 2018: statisticheskiy sbornik / M. A. Sabel'nikova, L. B. Kuz'michev. — Moskva, 2018.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656(075.8):681

© Груздева Людмила Михайловна
— кандидат технических наук, доцент кафедры «Информационные технологии в юриспруденции» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), профессор Российской Академии Естествознания (РАЕ)

Транспортная информационная инфраструктура как объект для компьютерных атак

Аннотация. Транспортные информационные системы в соответствии с действующим законодательством являются объектами критической информационной инфраструктуры Российской Федерации. В настоящее время обеспечению функционирования государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы РФ уделяется повышенное внимание. В статье представлена статистика актуальных компьютерных атак, объектами которых являются различные отраслевые информационные инфраструктуры. Транспортные информационые ситемы России и мира были атакованы злоумышленниками с использованием вредоносного программного обеспечения в сочетании с социальной инженерией и эксплуатацией веб-уязвимостей. Одной из актуальных задач, стоящих перед специалистами служб защиты информации на транспорте, является предотвращение утечек информации по вине внутренних злоумышленников, использующих в том числе открытые каналы передачи данных.

Ключевые слова: информационная система; транспортная информационная инфраструктура; информационная безопасность; компьютерная атака; злоумышленник.

© Lyudmila M. Gruzdeva
— Candidate of Technical Sciences, associate professor of the department of informational technologies in jurisprudence, Law Institute of the Russian University of Transport, professor of the Russian Academy of Natural History (RANH)

Transport information infrastructure as an object for computer attacks

Abstract. In accordance with the current legislation, transport information systems are the objects of the critical information infrastructure of the Russian Federation. At present, there is paid an increased attention to ensuring the functioning of the state system of detection, prevention and elimination of the consequences of computer attacks on information resources of the Russian Federation. The paper presents the statistics of the current computer attacks, the objects of which are various sectoral information infrastructures. Transport information systems of Russia and of the world were attacked by cybercriminals using malicious software combined with social engineering and exploitation of web-based vulnerabilities. One of the urgent tasks facing the specialists of information protection services in transport is to prevent information leaks caused by internal intruders who use open data transmission channels.

Keywords: information system; transport information infrastructure; Information Security; computer attack; an intruder.

Компьютерная атака — целенаправленное воздействие программных и/или программно-аппаратных средств на объекты критической информационной инфраструктуры, сети электросвязи, используемые для организации взаимодействия таких объектов, в целях нарушения и/или прекращения их функционирования и/или создания угрозы безопасности обрабатываемой такими объектами информации. Данное определение было введено Федеральным законом от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», после принятия которого гл. 28 Уголовного кодекса Российской Федерации была дополнена ст. 274.1 «Неправомерное воздействие на критическую информационную инфраструктуру Российской Федерации». Согласно данной статье неправомерный доступ к охраняемой компьютерной информации, содержащейся в критической информационной инфраструктуре РФ, в том числе с использованием вредоносных компьютерных программ, влечет ответственность (в зависимости от целей злоумышленников, организации кибервоздействия, причиненного или возможного вреда) в виде лишения свободы на срок до 10 лет.

К субъектам критической информационной инфраструктуры отнесены государственные органы, государственные учреждения, российские юридические лица и индивидуальные предприниматели, которым на праве собственности, аренды или на ином законном основании

принадлежат информационные системы (ИС), информационно-телекоммуникационные сети, автоматизированные системы управления, функционирующие в том числе в сфере транспорта.

По данным компании *Positive Technologies* — одного из лидеров европейского рынка систем анализа защищенности и соответствия стандартам, а также защиты веб-приложений, транспорт относится к категории жертв, пострадавших от атак в 2018 г. (рис. 1).

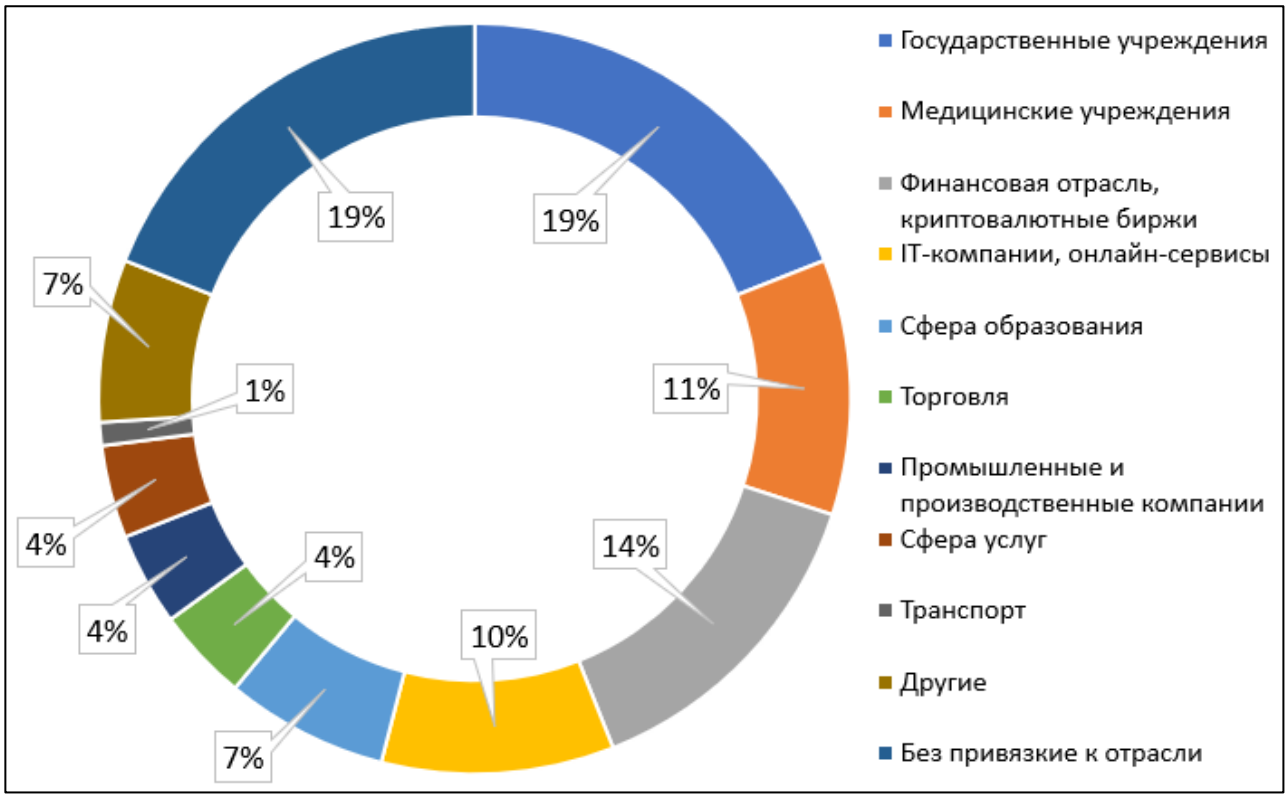


Рис. 1. **Категории жертв, пострадавших от атак 2018 г.**

Самым распространенным методом кибератак злоумышленников, в том числе для получения финансовой выгоды, являлось использование вредоносного программного обеспечения [1, 2], их доля в 2018 г. составила 56% (рис. 2). Например, в июне 2017 г. была совершена крупная кибератака с использованием вируса *NotPetya* на информационную инфраструктуру судоходной датской компании «*Maersk Line*». Успешная реализация атаки привела к финансовым потерям компании, оцененным в 300 млн долл. США. В мае 2017 г. информационная инфраструктура российских железных дорог (РЖД) была атакована с помощью вируса-вымогателя *WannaCry*. Вирус заразил более 200 тыс. компьютеров в 150 странах в течение дня [3]. Атака на ИС РЖД была локализована и перевозки не пострадали. Атаке с использованием *WannaCry* подверглась и информационная инфраструктура железнодорожной сети Германии *Deutsche Bahn*. А в сентябре 2018 г. атака с использованием программы-

вымогателя *NotPetya* нарушила работу аэропорта Бристоля, ИС которого вернулась к работе в штатном режиме через два дня.

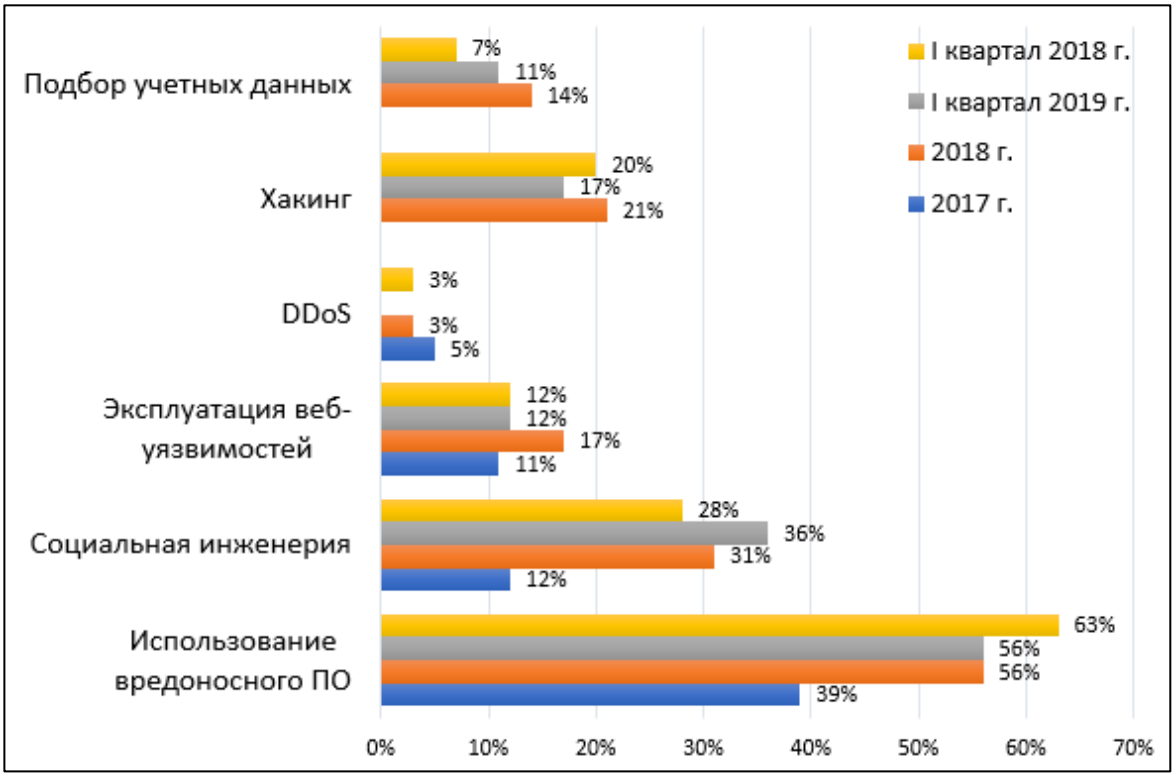


Рис. 2. **Методы атак**

Для формирования статистики об уязвимостях ИС за 2018 г. *Positive Technologies* выбрала 33 работы по анализу защищенности корпоративных информационных систем российских и зарубежных компаний из различных отраслей экономики, при этом доля транспортных ИС составила 15% [4].

Анализ защищенности проводился путем внешнего и внутреннего тестирования на проникновение в ИС [5]. На рис. 3 представлены наиболее распространенные уязвимости на сетевом периметре: словарные пароли пользователей, такие как *qwerty*, *admin*, 12345, 12345678, *guest* и т.д., использование открытых протоколов передачи данных. Злоумышленник может перехватить информацию, передаваемую по открытым протоколам без использования шифрования, и получить доступ к соответствующим ресурсам.

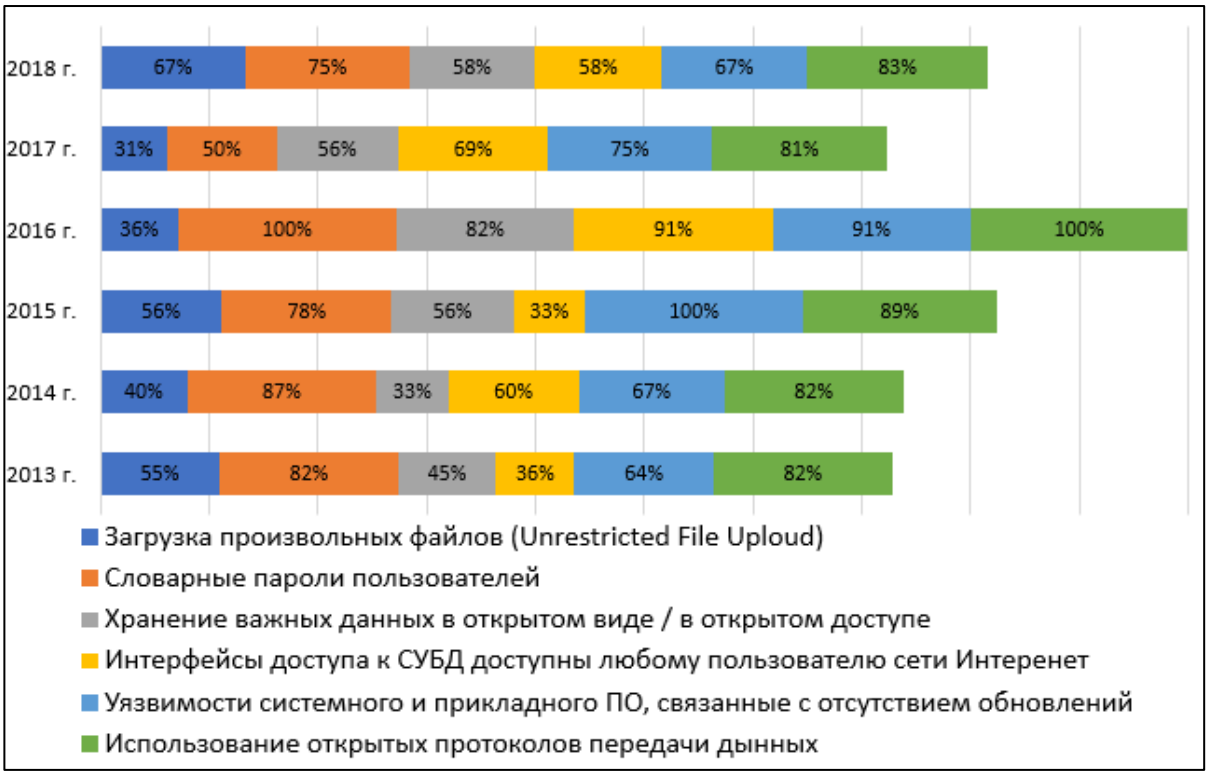


Рис. 3. **Наиболее распространенные уязвимости на сетевом периметре (доля системы)**

В середине марта 2018 г. программист Владимир Серов раскрыл самую крупную уязвимость в сервисе бесплатного *Wi-Fi* московского метро. Минимум год уязвимость позволяла злоумышленникам получать номера телефонов всех подключенных пассажиров поезда, а затем прочитать в незашифрованном виде цифровой портрет каждого: примерный возраст, пол, семейное положение, достаток, а также станции, на которых человек живет и работает [6].

The Village обнаружил, что по данным сервиса *Wayback Machine*, уязвимость была в коде страницы авторизации как минимум с 17 мая 2017 г. В августе компания заявляла, что идентификацию в сети ежедневно проходят 1,5 млн пользователей, а в декабре 2016 г. — что всего зарегистрировано более 12 млн пользователей. Эта же сеть *MT_FREE* сейчас доступна и в «Аэроэкспрессах», на Московском центральном кольце и даже в некоторых пригородных электричках, включая «Ласточки». А с 2017 г. «Максима» развивает ту же самую сеть в Петербургском метрополитене.

После публикации информации об уязвимости в сервисе *Wi-Fi* представитель кампании «МаксимаТелеком», предоставляющей доступ в интернет в Московском метрополитене, совместно с Департаментом транспорта г. Москвы и Московского метрополитена, сообщил о том, что передача профильных данных была оперативно зашифрована. В новом релизе системы авторизации в принципе не будет возможности загрузки

страниц с подменой MAC-адреса, что повысит устойчивость всей платформы к подобным атакам.

Помимо глобальных утечек существует еще множество способов взлома смартфонов через общедоступные точки доступа *Wi-Fi*. Самым распространенным является создание фальшивых сетей: злоумышленники создают сеть с похожим названием на общественную точку и дожидаются, когда к ней подключится невнимательный пользователь. Например, общественная точка доступа: «*MT_FREE*», а поддельная «*METRO_FREE*». После успешного подключения к точке доступа под различными предлогами выманиваются пароли от учетных записей или проводятся ряды атак. Наиболее частыми являются *MITM*-атаки различной сложности.

Смысл *MITM*-атаки (от англ. *Man-in-the-middle*) состоит в том, что хакер «прослушивает» весь трафик жертвы, в то время как она считает, что напрямую работает с нужными ей сайтами. Тем самым злоумышленник получает все логины и пароли, которые за это время ввел человек.

Так как социальная инженерия (метод несанкционированного доступа к информации или системам хранения информации без использования технических средств) — один из самых популярных и успешных способов проникновения в корпоративную ИС. компанией *Positive Technologies* были проведены проверки осведомленности сотрудников в вопросах информационной безопасности. Проверки осуществлялись путем телефонного взаимодействия и рассылки электронных писем. Почти треть пользователей перешла по ссылке или запустила приложенный файл, а каждый десятый сотрудник ввел свои учетные данные в фальшивую форму аутентификации (рис. 4).

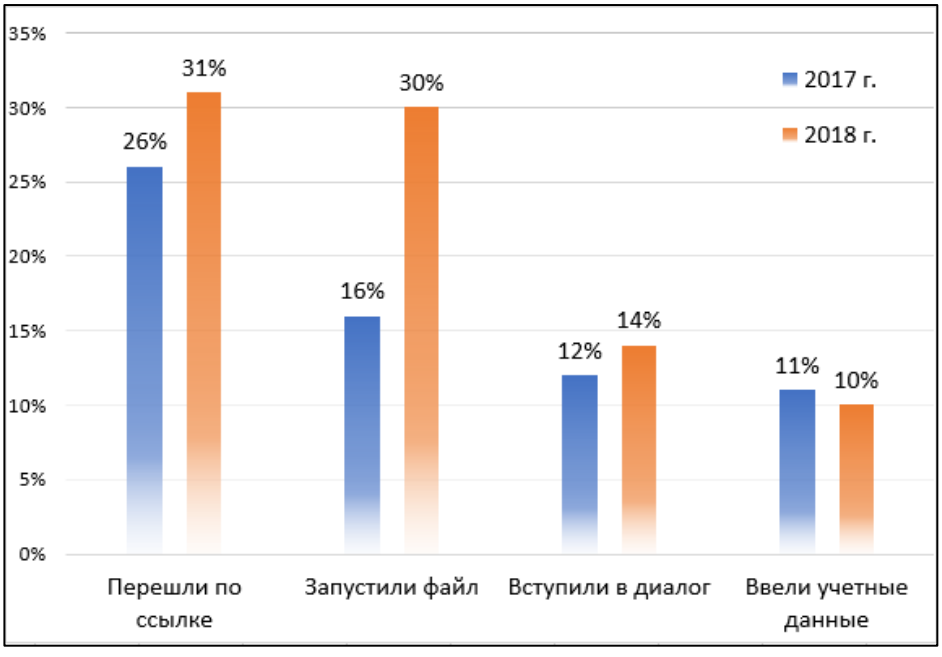


Рис. 4. **Результаты оценки осведомленности сотрудников**

Для предотвращения компьютерных атак, использующих социальную инженерию, необходимо регулярно проводить обучение сотрудников, направленное на повышение их компетенции в вопросах информационной безопасности, с контролем результатов.

По данным аналитического центра *InfoWatchB*, в географическом рейтинге Россия по числу информационных инцидентов, связанных с утечкой информации, в 2018 г. вновь заняла второе место, пропустив вперед только США [7]. При этом виновниками утечек информации являются сотрудники, руководители, а также системные администраторы, т. е. внутренние злоумышленники (рис. 5).

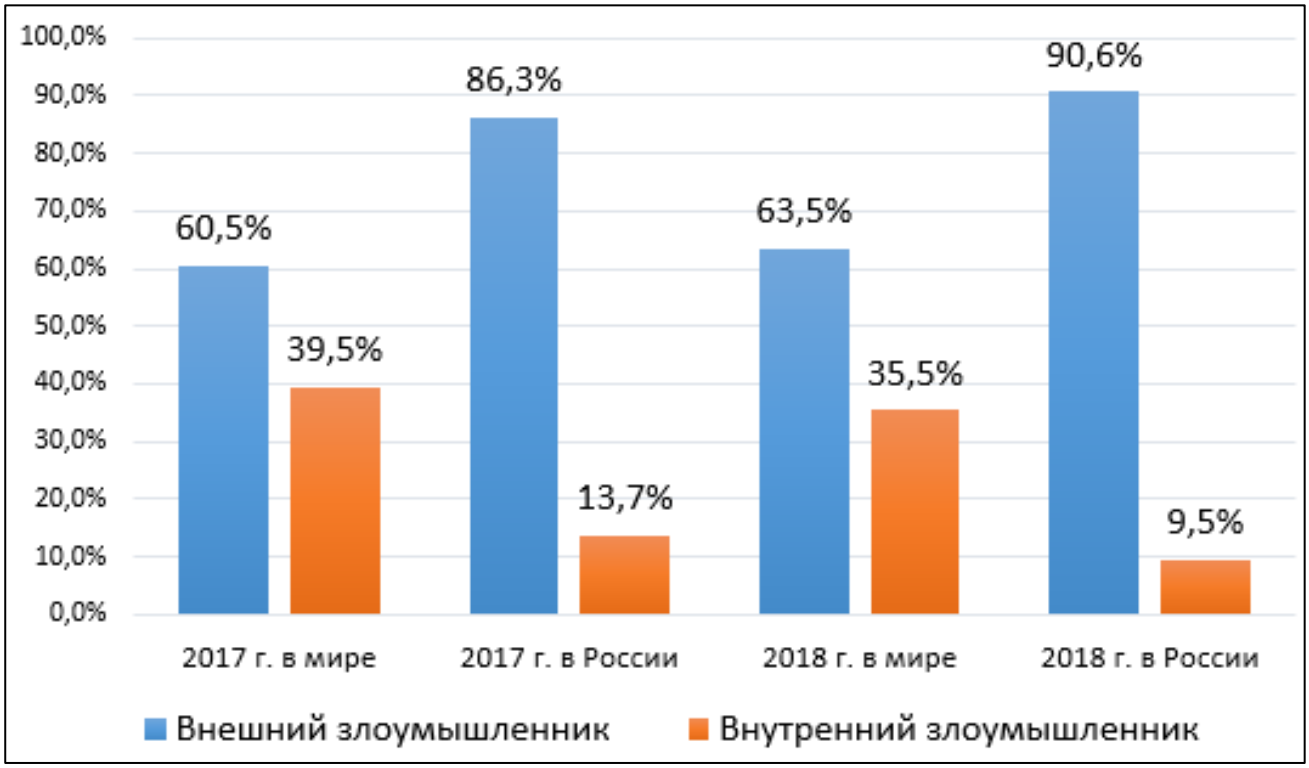


Рис. 5. **Распределение утечек по вектору воздействия, Россия — мир**

На рис. 6. приведена диаграмма, отражающая картину умышленных утечек конфиденциальной информации в различных отраслях экономики. В России доля умышленных утечек из транспортных информационных систем в 2018 г. возросла, что свидетельствую о «привлекательности» информации, циркулирующей в данных системах.

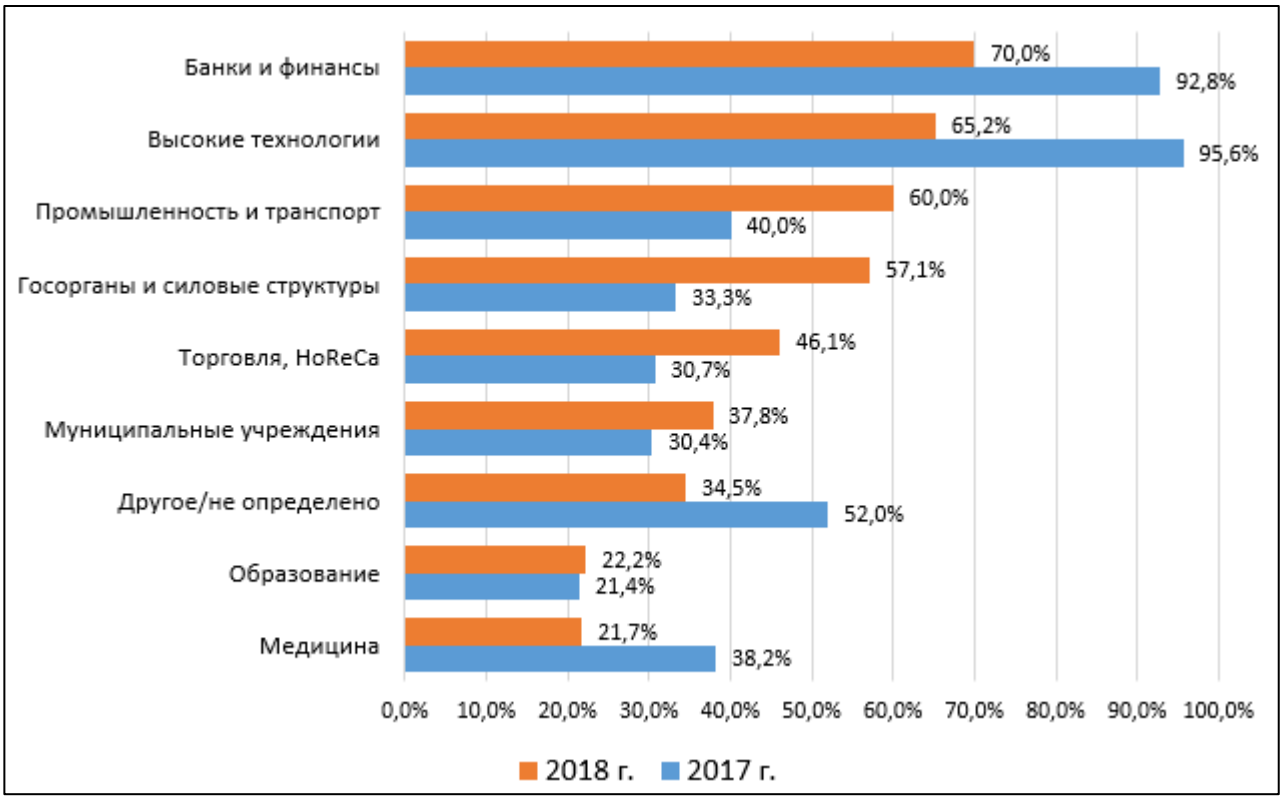


Рис. 6. **Доля умышленных утечек персональных данных и платежной информации по отраслям в Российской Федерации**

В связи со сложностью и актуальностью задачи обеспечения информационной безопасности критической информационной инфраструктуры с 1 января 2018 г. на ФСБ России возложены функции по обеспечению функционирования государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы РФ (см. Указ Президента РФ от 22 декабря 2017 г. № 620 «О совершенствовании государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы Российской Федерации»).

Задачами государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы РФ являются:

а) прогнозирование ситуации в области обеспечения информационной безопасности Российской Федерации;

б) обеспечение взаимодействия владельцев информационных ресурсов Российской Федерации, операторов связи, иных субъектов, осуществляющих лицензируемую деятельность в области защиты информации, при решении задач, касающихся обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак;

в) осуществление контроля степени защищенности информационных ресурсов Российской Федерации от компьютерных атак;

г) установление причин компьютерных инцидентов, связанных с функционированием информационных ресурсов Российской Федерации.

Литература

1. Актуальные киберугрозы — 2018: тренды и прогнозы // URL: https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/cybersecurity-threatscape-2018/.
2. Актуальные киберугрозы. I квартал 2019 года // URL: https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/cybersecurity-threatscape-q1-2019/.
3. Massive WannaCry/Wcry Ransomware Attack Hits Various Countries // URL: https://blog.trendmicro.com/trendlabs-security-intelligence/massive-wannacrywcry-ransomware-attack-hits-various-countries/.
4. Уязвимости корпоративных информационных систем, 2019 // URL: https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/corporate-vulnerabilities-2019/.
5. Груздева, Л. М. Model of adaptive information security system of a computer-based data transmission network // Cloud of Science. — 2018. — Т. 3. — № 1.
6. Крупная утечка: Оператор Wi-Fi в метро Москвы выкладывает данные о пользователях в общий доступ // URL:https://www.the-village.ru/village/city/situation/308363-krupnaya-utechka-operator-wi-fi-v-metro-moskvy-vykladyvaet-dannye-o-polzovatelyah-v-obschiy-dostup/.
7. Глобальное исследование утечек конфиденциальной информации в 2018 году // URL: https://www.infowatch.ru/report2018.

References

1. Aktual'nyye kiberugrozy — 2018: trendy i prognozy [Actual cyber threats - 2018: trends and forecasts]// URL: https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/cybersecurity-threatscape-2018/.
2. Aktual'nyye kiberugrozy. I kvartal 2019 goda [Current cyber threats. I quarter of 2019]// URL: https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/cybersecurity-threatscape-q1-2019/.
3. Massive WannaCry/Wcry Ransomware Attack Hits Various Countries // URL: https://blog.trendmicro.com/trendlabs-security-intelligence/massive-wannacrywcry-ransomware-attack-hits-various-countries/.
4. Uyazvimosti korporativnykh informatsionnykh sistem, 2019 [Corporate Information Systems Vulnerability]// URL: https://www.ptsecurity.com/ru-ru/research/analytics/corporate-vulnerabilities-2019/.
5. Gruzdeva, L. M. Model of adaptive information security system of a computer-based data transmission network [Model of a computer-based data transmission network] // Cloud of Science. — 2018. — Т. 3. — № 1.
6. Krupnaya utechka: Operator Wi-Fi v metro Moskvy vykladyvayet dannyye o pol'zovatelyakh v obshchiy dostup [Major leakage: A Wi-Fi operator in the Moscow metro is sharing user data]// URL:https://www.the-village.ru/village/city/situation/308363-krupnaya-utechka-operator-wi-fi-v-metro-moskvy-vykladyvaet-dannye-o-polzovatelyah-v-obschiy-dostup/.
7. Global'noye issledovaniye utechek konfidentsial'noy informatsii v 2018 godu [Global study of confidential information leaks in 2018]// URL: https://www.infowatch.ru/report2018.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 659:34

© Заложных Екатерина Сергеевна
— аспирант кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
katerina-mol@yandex.ru

Основные понятия размещения рекламы на транспортных средствах (и с их использованием) и ее правовое регулирование в России.

Аннотация. В данной статье рассматриваются основные понятия, связанные с размещением рекламных материалов на транспортных средствах (и с их использованием); раскрывается актуальность этого вида наружной рекламы, его привлекательность для рекламодателей. Главным вопросом в статье является правовое регулирование рекламы на транспортных средствах (и с их использованием) в Российской Федерации на сегодняшний день.

Ключевые слова: актуальность размещения рекламы; реклама на транспортных средствах; правовое регулирование рекламы на транспортных средствах.

© Ekaterina S. Zalozhnykh
— post graduate of the department of administrative law, ecological law, information law, Law Institute of the Russian University of Transport

Main concepts and legal regulation of advertising on vehicles (and with their use) in Russia

Abstract. The paper deals with the main concepts and legal regulation of advertising on vehicles (and with their use). The paper reveals the relevance of this type of outdoor advertising, its attractiveness to advertisers. The main issue of the paper is a legal regulation of advertising on vehicles (and with their use) in the Russian Federation.

Keywords: relevance of advertising; advertising on vehicles; legal regulation of advertising on vehicles.

Первая реклама, размещенная на транспорте, появилась на улицах Москвы в 1992 г., и с тех пор ее количество лишь растет. На сегодняшний день реклама на транспортных средствах — это активно развивающийся вид наружной рекламы, актуальность ее высока, а доступная стоимость и долговечность материалов, используемых при ее изготовлении, делают этот вид рекламы крайне привлекательным для рекламодателей. Транспорт у всех на виду, и вряд ли найдется человек, который никогда не видел подобной рекламы. По охвату аудитории реклама на транспорте сравнима с телевидением, и это при низкой стоимости ее размещения. Потенциальная аудитория рекламы на транспортных средствах — это десятки тысяч, а для крупных городов — сотни тысяч и даже миллионы жителей, пользующихся общественным транспортом, автомобилисты и пешеходы. Поэтому и неудивительно, что спрос среди рекламодателей на подобную рекламу только растет, а конкретно в Москве рост еще более стремительный, в связи с желанием городских властей освободить улицы от обилия рекламных щитов и разношерстных вывесок.

Реклама на транспортных средствах обладает множеством преимуществ.

Во-первых, это мобильный вид рекламы. Благодаря возможности перемещаться данная реклама способна охватить огромную аудиторию потенциальных потребителей товара, что дает ей бесспорное преимущество в массовости охвата по сравнению с другими видами наружной рекламы.

Во-вторых, размер рекламной поверхности, которая используется под размещение рекламных материалов, гораздо больше, нежели у какого-либо другого городского рекламного носителя. К примеру, площадь внешней поверхности троллейбуса составляет от 59 до 77 кв. м, при этом поверхность, используемая для размещения рекламных материалов, составляет около 60% от общей площади [1].

В-третьих, реклама на транспортных средствах предоставляет рекламодателю большой выбор в ориентации своей рекламы по категориям потребителей. Например, путем выбора маршрута транспортного средства рекламу можно «демонстрировать» в определенном районе города, где сконцентрированы центры продаж данного товара, или охватить как можно большее пространство города, выбрав более длинный маршрут, пересекающий весь город или большую его часть.

И в-четвертых, анализ рынка наружной рекламы показывает, что реклама на транспорте является наиболее приемлемой по соотношению цена-качество из всех видов наружной рекламы [2].

Важным аспектом при планировании и использовании данного вида рекламы является соблюдение правовых требований, предъявляемых к рекламе на транспортных средствах и с их использованием. В законодательстве всех стран, ориентированных на рыночную экономику, в том числе и в России, правовым вопросам регулирования рекламы уделяется пристальное внимание. Вызвано это также и тем обстоятельством, что в современной экономике наряду с прогрессивным влиянием рекламы стали проявляться и ее негативные стороны. Основу правового регулирования рекламы на транспортных средствах и с их использованием составляет ст. 20 Федерального закона от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе». Анализ указанной статьи позволяет сделать вывод, что особенности правового регулирования данного вида распространения рекламы определяются спецификой ее размещения. Ведь распространение ненадлежащей рекламы способно ввести потребителей в заблуждение, нанести вред жизни, здоровью, имуществу граждан, окружающей среде. Некорректно размещенная реклама на транспорте способна навредить не только морально, но и физически, к примеру, ограничив обзор водителю и пассажирам, привести к аварийным ситуациям.

Для того чтобы разобраться в вопросе правового регулирования рекламы на транспортных средствах, необходимо начать с понятий рекламы, транспортного средства и рекламы на транспортных средствах.

Согласно п. 1 ст. 3 Федерального закона «О рекламе» «реклама представляет собой информацию, распространенную любым способом, в любой форме и с использованием любых средств (в том числе и транспортных средств), адресованную неопределенному кругу лиц и направленную на привлечение внимания к объекту рекламирования, формирование или поддержание интереса к нему и его продвижение на рынке».

Транспортным средствам дается следующее определение: это «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования…» (см. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

Обычно размещение рекламы не препятствует выполнению транспортными средствами своей основной деятельности — перевозки. Тем более что согласно ч. 2 ст. 20 Федерального закона «О рекламе» «использование транспортных средств исключительно или преимущественно в качестве передвижных рекламных конструкций, в том числе переоборудование транспортных средств для распространения рекламы, в результате которого транспортные средства полностью или частично утратили функции, для выполнения которых они были предназначены, переоборудование кузовов транспортных средств с приданием им вида определенного товара, запрещается». В случае

нарушения данного правила предусмотрена ответственность в виде наложения административного штрафа.

Правовая основа размещения рекламы на транспортном средстве регулируется ч. 1 ст. 20 Федерального закона «О рекламе»: «размещение рекламы на транспортном средстве осуществляется на основании договора, заключаемого рекламодателем с собственником транспортного средства или уполномоченным им лицом либо с лицом, обладающим иным вещным правом на транспортное средство». Однако заключение договора не требуется, если юридическое лицо является одновременно и рекламодателем, и собственником транспортного средства. Обязанность совершать какие-либо регистрационные действия для размещения рекламы на транспортных средствах законодательством РФ не предусмотрена.

Как правило, рекламные объявления размещаются на внешней поверхности транспортного средства, однако закон не запрещает использовать в этих целях и внутренние поверхности. Но согласно ч. 3 ст. 20 Федерального закона «О рекламе» размещать рекламу можно не на всех видах транспортных средств, а именно запрещено «размещение рекламы на транспортных средствах:

— специальных и оперативных служб с предусмотренной требованиями технического регламента определенной цветографической окраской;

— оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;

— федеральной почтовой связи, на боковых поверхностях которых расположены по диагонали белые полосы на синем фоне;

— предназначенных для перевозки опасных грузов».

Размещение на транспортных средствах отличительных знаков, указывающих на их принадлежность каким-либо лицам, не является рекламой. Более подробно об этом сказано в письме ФАС России от 2 декабря 2011 г. № АК/44977 «О разъяснении некоторых положений Федерального закона “О рекламе”», где указано, что «размещение на транспортном средстве, принадлежащем организации, ее наименования, коммерческого обозначения (в том числе совпадающего с товарным знаком), по мнению специалистов ФАС России, является знаком, указывающим на принадлежность данного транспортного средства указанной организации».

Важно также отметить, что реклама, размещенная на транспортных средствах, согласно ч. 5 ст. 20 Федерального закона «О рекламе» «не должна создавать угрозу безопасности движения, в том числе ограничивать обзор управляющим транспортными средствами лицам и другим участникам движения, и должна соответствовать иным требованиям технических регламентов».

По мнению специалистов ФАС России, размещение рекламы на окнах транспортных средств общего пользования (автобусах, троллейбусах и трамваях) будет противоречить ч. 5 ст. 20 Федерального закона «О рекламе» в случае, если такая реклама будет ограничивать обзор, в том числе и пассажирам указанных транспортных средств, так как «участником дорожного движения признается лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства» (постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

Распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств, а также звуковое сопровождение рекламы, распространяемой с использованием транспортных средств, не допускается.

За нарушение правил размещения рекламы на транспортных средствах в соответствии с ч. 3 ст. 14.38 КоАП РФ установлена административная ответственность для граждан в размере от 2000 до 2500 руб., для должностных лиц в размере от 5000 до 10 000 руб., для юридических лиц в размере от 50 000 до 200 000 руб. за размещение рекламы на транспортном средстве, на наружные поверхности которого нанесены специальные цветографические схемы автомобилей оперативных служб, транспортном средстве, оборудованном устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, транспортном средстве федеральной почтовой связи, на боковых поверхностях которого расположены по диагонали белые полосы на синем фоне, а также на транспортном средстве, предназначенном для перевозки опасных грузов.

Размещение на транспортном средстве рекламы, создающей угрозу безопасности дорожного движения, в том числе рекламы, ограничивающей обзор лицу, управляющему транспортным средством, и другим участникам дорожного движения влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 2000 до 2500 руб., на должностных лиц — от 10 000 до 20 000 руб., на юридических лиц — от 200 000 до 500 000 руб.

Распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств, а также звуковое сопровождение рекламы, распространяемой с использованием транспортных средств, влечет наложение административного штрафа: на граждан в размере от 2000 до 2500 руб., на должностных лиц от 4000 до 7000 руб., на юридических лиц от 40 000 до 100 000 руб.

Подводя итог, необходимо отметить, что размещение рекламы на транспортных средствах и с их применением имеет много специфических особенностей. При планировании использования данного вида рекламы, в первую очередь, стоит обращать внимание на то, чтобы реклама на

транспортном средстве была безопасной для дорожного движения и не имела звукового сопровождения, а транспортное средство продолжало использоваться по его прямому назначению.

Литература

1. Москвитин, О. Что стоит учесть рекламодателю, чтобы избежать нарушения законодательства о рекламе? Ошибки распространенные и не очень / О. Москвитин, О. К. Рожкова, Д. Цембелев // Экономика и жизнь. — 2018 — № 29.
2. https://www.rve.ru/listpub/id/31 (дата обращения: 29 мая 2019 г.).

References

1. Moskvitin, O. Chto stoit uchest' reklamodatelyu, chtoby izbezhat' narusheniya zakonodatel'stva o reklame? Oshibki rasprostranennyye i ne ochen' [What should an advertiser take into account in order to avoid violation of advertising legislation?]/ O. Moskvitin, O. K. Rozhkova, D. Tsembelev // Ekonomika i zhizn'. — 2018 — № 29.
2. https://www.rve.ru/listpub/id/31 (data obrashcheniya: 29 maya 2019 g.) (appeal date: May 29, 2019).

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 339.9

© **Джабиев Александр Петрович**
— кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта

Китайский мегапроект «Один пояс — один путь»: перспективы развития международной транспортной инфраструктуры и оживления мировой экономики

Аннотация. За все время существования Великого Шелкового пути, объединяющего Восток и Запад торгово-экономическими, дипломатическими и культурными связями, происходили существенные трансформации, но неизменным осталось то, что Шелковый путь сохранял за собой роль межцивилизационного диалога и моста между странами и континентами. В условиях динамично меняющейся внешней среды человечество становится свидетелем возрастающей активности Великого Шелкового пути, происходит переосмысление его геополитической значимости, так как сегодня ряд глобальных и региональных держав предлагают новые инициативы по реанимации Шелкового пути.

В статье исследуются перспективы и возможности реализации китайского мегапроекта «Один пояс — один путь», направленного на возрождение Великого Шелкового пути. Анализируются итоги 2-го Форума международного сотрудничества «Один пояс — один путь». По мнению автора, основной причиной формирования и реализации данного проекта является замедление роста мировой экономики, а также участившиеся случаи применения протекционистских мер в системе мирохозяйственных связей. Отмечается, что тенденциям развития глобальной экономики соответствует данный проект, предусматривающий налаживание торгово-экономических отношений между Азией и Европой путем реализации крупномасштабных транспортно-логистических инфраструктурных проектов. Аргументирован вывод, что благодаря активизации строительства международных транспортных магистралей важнейшей стратегической задачей России является использование китайской инициативы в своих интересах для получения существенных экономических дивидендов на основе тесного взаимовыгодного и всестороннего сотрудничества.

Ключевые слова. Великий шелковый путь; евразийское пространство; Всемирный банк; мировая экономика; транспортно-логистические магистрали.

© **Aleksandr P. Dzhabiev**
— Candidate of Economic Sciences, associate professor
of the department of customs law and organization of the customs affairs, Law Institute of the Russian University of Transport

Chinese megaproject ‘One Belt One Road (OBOR)’: prospects for the international transport infrastructure development and the world economy revitalization

Abstract. During the existence of the Silk Road that united East and West in trade, economy, diplomacy and culture, there occurred significant transformations, but the Silk Road has retained its role of intercivilizational dialogue and a connection between countries and continents. Under dynamically changing external environment, the mankind is witnessing the increasing activity of the Silk Road, its geopolitical significance, as today a number of countries is proposing new initiatives to revive the Silk Road. The paper studies the prospects and opportunities to implement the Chinese megaproject ‘One Belt One Road (OBOR)’, aimed at reviving the Silk Road. The results of the 2nd Forum of International Cooperation ‘One Belt One Road (OBOR)’ have been analyzed. The author thinks, that the main reasons to form and implement this project is the global economy growth decrease, as well as an increase in the use of protectionist measures in the system of world economic relations. It has been noted that this project, which envisages the establishment of trade and economic relations between Asia and Europe through the implementation of large-scale transport and logistics infrastructure projects, corresponds to the global economy development. There has been argued a conclusion, that due to the intensification of international transport route construction, the Russia's most important strategic task is to use the Chinese initiative to gain substantial economic dividends based on close mutually beneficial and comprehensive cooperation.

Keywords: Silk Road; Eurasian space; The World Bank; world economy; transport and logistics lines.

«Великий шелковый путь» — древняя международная торгово-дипломатическая магистраль, для начала объединившая Китай со странами Центральной Азии, Прикаспия, Средиземноморья и Западной Европы. Этот уникальный путь связывал все евразийское пространство, где произошло знакомство и взаимопонимание цивилизаций Востока и

Запада — Великий шелковый путь считался мостом между Востоком и Западом. Однако с развитием мореходства этот маршрут был забыт, и о нем вспомнили лишь в конце XX в., когда страны наладили между собой тесные торгово-экономические, информационные и дипломатические отношения, благодаря чему мир стал заметно теснее. С развитием информационно-технологических коммуникаций осуществляется размывание межгосударственных границ и взаимопроникновение национальных экономик, способствующих формированию единого экономического пространства, что не позволяет сделать никакую страну изолированной от внешнего мира. Одной из таких трасс и стал возродившийся Шелковый путь, который является ключевым фактором развития мировой экономики и налаживания мирохозяйственных связей между странами и региональными экономическими объединениями.

Важно отметить, что в настоящее время мировая экономика продолжает демонстрировать медленный рост, характеризующийся устойчивой долгосрочной направленностью, которая будет продолжаться в следующие десятилетия. «…Сократились объемы международной торговли и инвестиций. Сохраняется повышенная напряженность в сфере торговли. Многие страны с рыночной экономикой столкнулись в 2018 г. с серьезными финансовыми проблемами», — говорится в докладе Всемирного банка, опубликованном 8 января 2019 г. По прогнозам экономистов банка, темпы экономического роста в развитых и развивающихся странах в 2019 г. практически не изменятся. Темпы роста экономики многих других стран, как ожидается, снизятся, увеличивается риск того, что экономический рост может оказаться даже слабее ожидаемого. По мнению Международного валютного фонда, основные проблемы связаны с низкими темпами роста доходов, низкой социальной мобильностью и, в некоторых случаях, неадекватной реакцией на структурные изменения в экономике [https://finance.rambler.ru/markets/41564643/?utm_content=rfinance&utm_medium=read_more&utm_source=copylink].

После разразившегося международного финансового кризиса в 2008 г. мировая экономика пришла в упадок, ослаблен ее рост, благодаря чему острой необходимостью мирового сообщества стал поиск новых путей и возможностей роста и открытие нового этапа развития мировой экономики.

Кроме того, отличительной чертой мнимого развития современной экономики становится политизация экономической жизни на международном уровне, причем это происходит явно в открытой форме. Внешняя торговля все больше подчиняется политическим амбициям в ущерб развитию международных экономических отношений. Политический фактор все активнее вмешивается в экономическую политику, подчас подменяя собой рыночную конкуренцию. Разного рода санкции иностранных государств по отношению к Российской Федерации,

а также объявление «торговых войн» и применение протекционистских мер в торговле против Китая со стороны США — наглядное проявление этих негативных тенденций. В сложившейся ситуации необходимо поставить заслон проведению недобросовестной протекционистской политике, в противном случае «…возникший торговый конфликт может вызвать цепную реакцию, привести к целой череде войн в международной торговле и поставить под вопрос деятельность ВТО…» [4, стр. 18].

Неравномерное развитие системы мирохозяйственных связей, обострившийся кризис навязанной модели экономической и политической глобализации привели уже к неблагоприятным последствиям для развития взаимоотношений между государствами и региональными объединениями, а также международной безопасности в целом. Ныне существующие модели международной торговли и мировой экономики в целом исчерпали себя. Применение протекционистских мер, скрытых форм, односторонних нелегитимных ограничений в торговле становится нормой, а проведение политики открытой, свободной торговли все чаще отвергаются именно теми, кто выступал ранее их поборником.

С учетом этих неблагоприятных обстоятельств перспективы развития мировой экономики становятся все мрачнее, и в этих условиях Китай вынужден максимально использовать возможности роста национальной экономики, избегать ошибок и создавать механизмы защиты от возможных потрясений для дальнейшего благоприятного исхода развития экономики. Поэтому в сентябре 2013 г. Си Цзиньпин во время своего визита в Астану «…в ответ на инициативу США подписать соглашение о Трансатлантическом торговом и инвестиционном партнерстве и Транстихоокеанском партнерстве с целью ограничить внешнеторговый оборот выдвинул мегапроект “Один пояс — один путь…» [1, стр. 777].

Важно отметить, что Китай — уже первая экономика планеты, новая сверхдержава, и эта новая сверхдержава уже негласно вершит судьбы мира. Это страна, где «…постепенно меняется модель взаимодействия между экономическими, внутриполитическими и внешнеполитическими компонентами государства...» [3, стр. 56]. Поэтому Си Цзиньпин предложил применять на пространстве Евразии новые модели сотрудничества: «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП). Обе инициативы — ЭПШП и МШП — были объединены в общую стратегическую концепцию Китая под названием «Один пояс — один путь». Концепция «Один пояс — один путь» представляет сегодня одно из основных направлений внешнеэкономического и внешнеполитического курса КНР.

«Экономический пояс Шелкового пути» предусматривает создание трех трансевразийских экономических коридоров: Северного (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа); Центрального (Китай —

Центральная и Передняя Азия — Персидский залив и Средиземное море) и Южного (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан) [6].

«Морской Шелковый путь XXI века» включает в себя два морских маршрута: один маршрут ведет из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы; другой предусматривает соединение приморских районов Китая и Европы через Южно-Китайское море и Индийский океан.

Проект «Один пояс — один путь» за шесть лет успешного его функционирования превратился в инструмент устойчивого развития экономики и строительства транспортной инфраструктуры и получил активную поддержку, положительные отзывы от международных агентств и организаций. Об этом свидетельствует тот факт, что 124 страны и 29 международных организаций с китайской стороной заключили соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс — один путь».

Очевидным становится тот факт, что такую мощную поддержку китайской инициативы нельзя считать случайным явлением, так как она соответствует общим созидательным тенденциям регионального и глобального развития, полностью отвечает национальным интересам стран, стремящихся принимать активное участие во внедрении в жизнь тех принципов и положений, которые заложены в данный трансконтинентальный проект. Это проект огромной политической и экономической важности, оказывающий заметное воздействие на глобальную политику и мировую финансово-экономическую систему, успешно вписавшийся в итоговые документы ООН, «Группы двадцати» (G20), АТЭС, ОПЕК, ШОС и др.

Базовыми и основополагающими принципами проекта «Один пояс — один путь» являются создание транспортной инфраструктуры и формирование взаимоприемлемых отношений между странами Евразии, а также развитие и совершенствование торгово-транспортных коридоров, объединяющих около 70 стран Центральной Азии, Европы и Африки. Он способствует развитию торговых отношений, формированию новой транспортной инфраструктуры как ключевое звено для усиления взаимосвязанности между Азией и Европой, налаживанию экономических связей между евразийскими странами на наиболее взаимовыгодных условиях.

Одной из основных задач проекта «Один пояс — один путь» является совершенствование инфраструктуры международных транспортных коридоров, которая является определяющим элементом налаживания торгово-экономических связей. Поэтому эти транспортные коридоры должны обладать высоким качеством, общедоступностью, устойчивостью к различным рисковым явлениям, чтобы страны могли эффективнее интегрироваться в глобальные цепочки поставок и производства.

Проект предусматривает формирование ряда крупных «экономических коридоров», механизмом реализации которых является расширение трансграничных транспортных коридоров и энергетической инфраструктуры для реализации мер макроэкономической политики, ликвидация торговых барьеров при совершении таможенных и экспортно-импортных операций и т.д. Этот мегапроект может стать центром твердой и надежной основы всего мирового экономического и политического пространства, новой организацией жизни общества, благодаря чему между странами и континентами будут налажены тесные трансконтинентальные связи, а также стабилизировать геополитическую обстановку во всем мире. Для успешного развития многосторонних отношений, взаимовыгодного партнерства Китая с иностранными государствами важнейшими задачами являются усиление региональной экономической интеграции, строительство единой трансазиатской транспортной инфраструктуры, ликвидация инвестиционных и торговых барьеров в целях осуществления грузовых перевозок с минимальными издержками, повышение роли национальных валют.

Для успешной региональной экономической интеграции проект «Один пояс — один путь» располагает всеми необходимыми возможностями и перспективными направлениями, ибо охватывает огромную территорию Евразии, соединяя развивающиеся и развитые страны. На них приходится около 55% мирового ВВП, 70% населения и 75% разведанных энергоресурсов. Проект предполагает полномасштабную трансформацию транспортно-логистической сети всей Евразии, включая обустройство морских маршрутов в Индийском океане (Морской шелковый путь, «Нить жемчуга»), реализацию логистических проектов в Юго-Восточной Азии, в Монголии, российском Приморье и даже развитие Северного морского пути. Особенно большое значение имеет экономическое присутствие Китая в странах по маршруту Морского Шелкового пути XXI века, где «…закреплена за ним роль драйвера экономического развития стран прохождения маршрута...» [2, стр. 142].

За шесть лет торговый товарооборот между Китаем и странами, находящимися вдоль «Одного пояса, одного пути» уже превысил 6 трлн долл. США, построено 82 парка по трансграничному сотрудничеству, благодаря которым создано около 300 тыс. рабочих мест [https://dknews.kz/selkovyi-put/avlaetsa-li-iniciativa-odin-poas-odin-put-dolgovoi-lovuskoi.html].

Всемирный банк сообщает о том, что экономики стран — участниц данного проекта получают выгоду от китайских инвестиций, наибольшая прибыль достается экономическим субъектам, находящимся «вдоль коридоров “Одного пояса, одного пути”, их торговые издержки снизились на 10,2%». По информации рейтингового агентства Moody's Analytics, за три квартала 2018 г. общий объем торговли Китая со странами — участницами «Одного пояса, одного пути» вырос на 8,3%, что выше

показателя средних темпов роста внешней торговли Китая, составляющего 7,5% [https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/news/85603.htm].

Благодаря успешному началу функционирования проекта «Один пояс — один путь» Китай становится крупнейшим инвестором и главным торговым партнером многих стран. Проект открыл широкие возможности и перспективы международного взаимовыгодного сотрудничества. Поэтому в данном проекте принимает участие большое количество государств, так как современная либеральная экономика, тесно и активно интегрированная в систему мирохозяйственных связей, не стала единой экономикой. Это обусловлено тем обстоятельством, что ныне существующая система глобальной экономики в лице транснациональных корпораций (ТНК), обслуживающих страны «золотого миллиарда», стали активными и основными участниками формирования противоречивых взаимоотношений между развитым и развивающимся миром, Севером и Югом. Расширяя свое материальное превосходство и являясь главным спонсором глобализации, богатый Запад и ТНК не формируют справедливое распределение мирового дохода, а наоборот, отражают дисбаланс в уровне жизни и потребления между развитыми, развивающимися и наименее развитыми странами мира.

Поэтому в условиях концентрации элементов неравномерного развития мирохозяйственных связей формируется опасная тенденция, характерными чертами которой является рост экономики медленными темпами, постоянная и неуравновешенная волатильность финансовых и товарно-сырьевых рынков, дробление глобального экономического пространства на региональные структуры с конкурирующими тарифными и нетарифными ограничениями. С учетом этих негативных тенденций и продолжающегося еще глобального финансово-экономического кризиса зародилась идея по формированию экономической и транспортной инфраструктуры под названием «Один пояс — один путь». Проект объединяет прогрессивные силы подавляющего большинства государств мира. Он позволяет всем его участникам совместными усилиями отвечать на существующие вызовы, делиться его неудачами и успехами.

Международное экспертное сообщество отмечает, что проект «Один пояс — один путь» может послужить серьезным предупреждением в первую очередь для США, которые вместо активного и равноправного участия в совместных проектах с другими странами объявляют «торговые войны», регулярно призывают к установлению протекционистских мер и возведению стен на своих границах. В противоположность же экономической политике, осуществляемой США, «Один пояс — один путь» определяет не только стратегию внешнеэкономической политики Китая, но и призывает к формированию экономического сотрудничества от Китая до Европы (от Шанхая до Лиссабона) с населением 3 млрд человек.

Китайский проект «Один пояс — один путь» не останавливается на достигнутом результате, а находится в постоянном поиске новых

возможностей и путей дальнейшего развития и совершенствования начатой концепции. Поэтому в целях дальнейшего расширения сотрудничества с другими государствами с 25 по 27 апреля 2019 г. в Пекине состоялся 2-й Форум международного сотрудничества «Один пояс — один путь», в котором приняли участие около 40 глав государств, представителей более 150 стран и руководителей международных организаций, и вызвал огромный резонанс в профессиональном сообществе.

На открытии Форума выступил Президент РФ В. Путин, который отметил, что китайская концепция соответствует актуальным принципам развития сотрудничества на всем евразийском континенте, содействует укреплению взаимовыгодных экономических связей со всеми государствами Европы и Азии, а также противостоянию негативным явлениям в мировой экономике и политике. Президент РФ в своем выступлении отметил необходимость формирования современных транспортно-логистических магистралей. Поэтому Россия к таким инициативам всегда относится с пониманием и выступает за расширение международного сотрудничества, ведет последовательную работу по созданию взаимоприемлемых условий и выстраиванию партнерских отношений, способствующих развитию кооперации и сотрудничества на всем евразийском континенте при соблюдении своих национальных интересов.

Важно отметить, что одним из наиболее опасных стереотипов современного мира становится усиление угрозы роста протекционизма в системе мировой экономики, когда США и Европейский Союз регулярно применяют в обход Совета Безопасности ООН протекционистские и ограничительные меры против России и Китая под надуманным предлогом. Когда «…производственно-технологические возможности запустило новый виток протекционистских тенденций в мировой торговле…» [7, стр. 13], Россия и Китай вынуждены предпринять усилия, направленные на выработку эффективного механизма для минимизации или полного искоренения применения протекционистских мер. Принципиально важным и крайне актуальным является оказание противодействия попыткам отдельных государств или групп государств, нарушающих принципы международного права, закрепленные в Уставе Всемирной торговой организации и других правовых нормативных актах, регламентирующих нормы и правила международной торговли.

С точки зрения стратегических интересов России участие в данном проекте выгодно, ибо одним из главных национальных приоритетов России является формирование стабильного и безопасного евразийского континента. России весьма выгодно участвовать в реализации проекта «Один пояс — один путь», ибо наша страна заинтересована в тесном сотрудничестве со всеми государствами на основе законных интересов каждого государства. Россия кардинально заинтересована взаимодействовать в полноформатном масштабе со всеми евразийскими

партнерами по встраиванию в транспортно-логистические коридоры. Созидательное сотрудничество России с государствами Евразии способно усилить окупаемость вложенных средств в транспортную инфраструктуру, благодаря чему многие регионы могут стать привлекательными для развития производства.

Более того, в целях обеспечения национальных интересов одним из стратегических национальных приоритетов России является использование своего географического положения между Западом и Востоком, чтобы стать крупной транзитной страной и активным игроком на международной арене. В числе российских приоритетов остается строительство транспортных магистралей, имеющее важнейшее значение, потому что на данном этапе транспортные коридоры нашей страны загружены не более 8% допустимого объема мирового рынка транспортно-логистических услуг.

Качественно новый характер приобретает сотрудничество Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Китая в рамках проекта «Один пояс — один путь». ЕАЭС и «Один пояс — один путь» могут стать ключевым звеном сотрудничества в Большой Евразии, которое может превратиться в новый центр экономического развития глобального масштаба. Министр Евразийской экономической комиссии С. Сидорский отмечает, что «реализация высокотехнологичных проектов и встраивание их в процессы сопряжения ЕАЭС — Шелковый путь как раз и является необходимой составляющей формирования большого евразийского партнерства, а по сути, — общего экономического пространства на всем евразийском континенте» [5].

В перспективе необходимо рассматривать возможности тесного сотрудничества ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути по развитию Транссибирской железнодорожной магистрали в интересах экономического развития сибирских и дальневосточных регионов нашей страны. Тем самым Россия и Китай придают большое значение взаимодействию стран — участниц ЕАЭС и КНР, которые могут внести неоценимый вклад в развитие экономической глобализации и политической многополярности. Принципиально важным становится расширение международной транспортно-логистической инфраструктуры для последовательного продвижения к созданию зоны свободной торговли между ЕАЭС и Китаем.

Становится очевидным тот факт, что на фоне складывающихся сложных экономических и политических отношений со странами Запада для России созданы причины и предпосылки усиления и расширения сотрудничества с Китаем в рамках проекта «Один пояс — один путь».

Исходя из этих негативных тенденций, важным ресурсом продвижения национальных интересов России является активизация интеграции транспортной системы России в транспортно-логистическую сеть евразийского региона. Активное участие нашей страны в рамках данного

проекта будет содействовать расширению развития промышленной кооперации между евразийскими странами, созданию оптимальных условий для формирования новых экономических производственных кластеров.

В условиях обостряющихся противоречий, связанных с неравномерностью мирового развития, усилением борьбы за ресурсы, ограничением доступ к рынкам сбыта, контролем над транспортными артериями, мировое сообщество возлагает большие надежды на укрепление сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс — один путь». В этих условиях проектом предусмотрено формирование внушительной территории экономического сотрудничества от Китая до Европы. В реализации данной идеи государствам — членам ЕАЭС отводится особая роль, и придавая этому событию большое значение, России необходимо приступить к разработке потенциальных форматов российско-китайского сотрудничества на евразийском пространстве. Для этого необходимо модернизировать и расширять порты, пункты пропуска, автомобильную и железнодорожную инфраструктуры, максимально упростить таможенные формальности для свободного перемещения транзитных грузов через таможенную территорию ЕАЭС в целях эффективного позиционирования на международной арене.

Конечная цель проекта «Один пояс и один путь» — организовать новые возможности для здоровой экономической глобализации. Важнейшая задача России заключается в том, чтобы лучше понять, как можно использовать эту инициативу в своих интересах для получения существенных экономических дивидендов. Достижение этой цели может случиться только на основе тесного взаимовыгодного и всестороннего сотрудничества между Россией и Китаем.

Поддержка и продвижение инициативы «Один пояс — один путь» приведет к экономической интеграции и прогрессу, усилению и расширению влияния двух стран на евразийском континенте, обеспечению безопасности и стабильности других стран евразийского пространства. Для достижения проекта «Один пояс — один путь» необходимо развивать двусторонние отношения взаимовыгодного и равноправного партнерства по организации транспортной инфраструктурной взаимосвязи двух стран, создать взаимоприемлемые условия беспрепятственной торговли.

В целях реализации стратегических национальных приоритетов следует совершенствовать финансовую интеграционную систему путем снижения существующих еще барьеров между внутренними и международными финансовыми рынками и упорядочить связей между ними.

Для повышения роли России и эффективного позиционирования ее в глобальной экономике предстоит усилить политическую координацию в целях создания в перспективе масштабного евразийского партнерства, открытого для взаимодействия со всеми заинтересованными государствами и региональными объединениями.

Литература

1. Акаев, А. А. Садовничий В. А. Математическое измерение мегопроекта «Один пояс — один путь» // Вестник Российской академии наук. — 2018. — Т. 88. — № 8.
2. Афонасьева, А. В. Экономическое присутствие Китая в странах по маршруту Морского Шелкового пути XXI века // Вопросы экономики. — 2018. — № 7.
3. Михеев, В. Новая фаза развития Китая на фоне «торговых войн» с США / В. Михеев, С. Луконин // Мировая экономика и международные отношения. — 2019. — Т. 63. — № 2.
4. Оболенский, В. П. От легитимного протекционизма к торговым войнам? // Мировая экономика и международные отношения. — 2018. —Т. 62. — № 9.
5. Сидорский, С. С. Формирование Большого Евразийского партнерства должно способствовать инновационному развитию реального сектора экономики стран Союза // http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/1-06-2017.aspx.
6. Стратегия экономического развития. «Один пояс и один путь» // ttps://ria.ru/20170514/1494097368.html.
7. Телегина, Е. Санкции и торговые войны как индикаторы трансформации мирового хозяйства. Возможности для России / Е. Телегина, Г. Халова // Мировая экономика и международные отношения. — 2019. — Т. 63. — № 2.

References

1. Akayev, A. A. Sadovnichiy V. A. Matematicheskoye izmereniye megoproyekta «Odin poyas — odin put'» [Mathematical dimension of the megaproject “One belt - one way”] // Vestnik Rossiyskoy akademii nauk. — 2018. — T. 88. — № 8.
2. Afonas'yeva, A. V. Ekonomicheskoye prisutstviye Kitaya v stranakh po marshrutu Morskogo Shelkovogo puti XXI veka [The economic presence of China in countries along the route of the 21st century Maritime Silk Road] // Voprosy ekonomiki. — 2018. — № 7.
3. Mikheyev, V. Novaya faza razvitiya Kitaya na fone «torgovykh voyn» s SSHA / V. Mikheyev, S. Lukonin [The New Phase of China's Development Against the Background of the “Trade Wars” with the USA] // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2019. — T. 63. — № 2.
4. Obolenskiy, V. P. Ot legitimnogo protektsionizma k torgovym voynam? [. From legitimate protectionism to trade wars?] // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2018. —T. 62. — № 9.
5. Sidorskiy, S. S. Formirovaniye Bol'shogo Yevraziyskogo partnerstva dolzhno sposobstvovat' innovatsionnomu razvitiyu real'nogo sektora ekonomiki stran Soyuza [The formation of the Greater Eurasian Partnership should promote the innovative development of the real sector of the economy of the Union countries]// http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/1-06-2017.aspx.
6. Strategiya ekonomicheskogo razvitiya. «Odin poyas i odin put'» [Economic development strategy. “One belt and one way”]// ttps://ria.ru/20170514/1494097368.html.
7. Telegina, Ye. Sanktsii i torgovyye voyny kak indikatory transformatsii mirovogo khozyaystva. Vozmozhnosti dlya Rossii [Sanctions and trade wars as indicators of the transformation of the world economy. Opportunities for Russia]/ Ye. Telegina, G. Khalova // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2019. — T. 63. — № 2.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 347.73:656

© Кобзева Екатерина Ивановна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблема финансово-правового регулирования транспортных услуг в условиях цифровизации

Аннотация. Быстрое развитие современных технологий, основанных на использовании распределенного реестра и других информационных инноваций, привело к появлению принципиально иной системы экономических отношений, называемой «цифровой». Одним из ключевых направлений деятельности Российской Федерации на среднесрочную перспективу является развитие цифровой экономики. На современном этапе цифровизация является основным фактором развития транспортной инфраструктуры и сферы транспортных услуг. Вопрос модернизации транспортной сферы занимает серьезные позиции во многих зарубежных стратегиях развития цифровой экономики. Для процветания цифровой экономики необходимы единообразные правовые положения, и в то же время этот единый свод законов не должен препятствовать распространению инноваций и прогресса в цифровой экономике.

В статье рассматриваются вопросы, связанные с изменением транспортных услуг при переходе к цифровой экономике. Для сохранения и расширения рыночных позиций многие страны включилось в гонку по цифровизации национальных экономик, в связи с чем возникли проблемы в правовом регулировании, а именно отсутствие единообразных правовых положений, единого подхода к финансово-правовому регулированию в сфере цифровых транспортных услуг. В результате исследования сделан вывод о том, что одна из ключевых проблем заключается в том, что технологии развиваются быстрыми темпами, а законодательство находится под угрозой отставания.

Ключевые слова: цифровая экономика; транспортная отрасль; правовое регулирование; транспортные услуги; современные технологии.

© Ekaterina Iv. Kobzeva
— Candidate of Law, associate professor of the department of theory of law and natural resource law, Law Institute of the Russian University of Transport

The problem of financial and legal regulation of transport service digitalization

Abstract. Rapid development of modern technologies based on the use of a distributed registry and other informational innovations has led to the development of a fundamentally different system of economic relations, called “digital”. One of the key medium-term activities of the Russian Federation is a digital economy development. At present, digitalization is a major factor in the transport infrastructure and transport service development. The issue of transport sector modernization is of a key importance in many foreign strategies to develop the digital economy. To improve digital economy, there is a great need in uniform legal provisions, and at the same time, this set of laws should not hinder the spread of innovations and progress in digital economy. The article deals with issues related to transport service changes during the transitional period to a digital economy. In order to preserve and expand market positions, many countries are trying to digitalize national economies, which causes problems in legal regulation, namely the lack of uniform legal provisions, a unified approach to financial and legal regulation in the field of digital transport services. The author has concluded that one of the key problems is that technologies are developing rapidly, and the legislation is in danger of falling behind.

Keywords: digital economy; transport industry; legal regulation; transportation services; modern technologies.

Быстрое развитие современных технологий, основанных на использовании распределенного реестра и других информационных инноваций, сопровождается кардинальными изменениями в социальной и экономической жизни общества и привело к появлению принципиально иной системы экономических отношений, называемой «цифровой» («Интернет-экономика», «новая экономика» или «веб-экономика»). Такая система предназначена для улучшения жизни граждан, повышения качества товаров и услуг, устранения административных барьеров в работе субъектов предпринимательства, предоставления государственных услуг в электронной форме, повышения конкурентоспособности экономики, открытости и прозрачности государственных органов.

Цифровизация является основным фактором развития и возможностей во многих отраслях и секторах, в том числе транспортной инфраструктуры и сферы транспортных услуг.

Компании и организации, извлекающие выгоду из единого цифрового рынка транспортных услуг, должны нести бремя новых финансово-правовых норм для соблюдения и реализации на внутреннем уровне. Это

будет означать дополнительные расходы, поскольку финансовые службы должны справляться с накладными расходами при соблюдении все более строгих требований к законодательной отчетности. В конечном итоге это может быть очень дорогостоящим процессом для цифровой экономики. Таким образом, чтобы стимулировать рост, необходимо найти баланс между регулированием и мерами развития транспортной сферы в условиях цифровой экономики.

Дело в том, что для процветания цифровой экономики необходимы единообразные правовые положения, и в то же время этот единый свод законов не должен препятствовать распространению инноваций и прогресса в цифровой экономике.

Uber — онлайн-платформа, используемая для оказания транспортных услуг, которые основаны на так называемом принципе одноранговой связи (P2P): бизнес ведется непосредственно между пользователями платформы. *Uber* и аналогичные компании получают выгоду от особенно низких барьеров входа и выхода для поставщиков услуг и клиентов. Их деятельность вызывает опасения не только у традиционных участников рынка, но даже у потребителей и защитников конфиденциальности, которые высказывают и критикуют методы, например, то, как они обрабатывают личную информацию, такую как данные о местоположении, через *GPS*.

В сфере антимонопольного регулирования, в борьбе за выживание и долю рынка традиционные игроки требуют большего регулирования. Рост «цифровых новичков» частично основан на нематериальных активах, и они быстро достигают более высокой рыночной стоимости, чем их традиционные конкуренты.

С точки зрения налогового бремени и страхового покрытия, платформы, такие как *Uber* и *Airbnb*, не должны играть по тем же правилам, что и их аналоговые конкуренты. Тем не менее «цифровые новички» все чаще сталкиваются с проблемами регулирования, которые могут привести к исчезновению или трансформации этих платформ.

Таким образом, необходимо, чтобы нормативные акты обеспечивали равную поддержку как аналоговым, так и цифровым конкурентам, одновременно эффективно защищая потребителей и их данные.

В этом контексте наиболее важной задачей права как науки является разработка модели финансово-правового регулирования цифровых технологий, которая позволяет обеспечить баланс между сохранением фундаментальных социальных и правовых ценностей и беспрепятственным развитием новых технологий, направленных на совершенствование качества жизни людей. Кроме того, оцифровка и распространение новых технологий в сфере транспортных услуг сами по себе становятся новой проблемой для развития финансового права на современном этапе, что требует всестороннего теоретического изучения и обоснования.

Транспортная система играет огромную роль в развитии любого государства, при появлении новых технологий транспортные услуги все более смещаются в область цифрового рынка, становясь неотъемлемой частью цифровой экономики.

Проблема финансово-правового регулирования транспортных услуг в условиях цифровизации заключается в том, что транспортные услуги, которые основы на использовании цифровых платформ (*Uber*, *Yandex* и т.п.), не могут регулироваться только на национальном уровне, потому что для такого рода логистических сервисов и транспортных компаний практически не существует границ выхода на рынок любой страны мира.

Главный вопрос заключается в том, будет ли новое финансово-правовое регулирование реакционным и возникнет только после того, как претенденты покорили рынок, или же регулирование в будущем может быть более гибким (например, посредством более быстрых процедур регулирования или в соответствии с общим законодательством, которое запрещает конкретные модели платформ, которые приводят к искажениям рынка).

Вполне возможно, что законодательный процесс для всех вопросов, относящихся к цифровой области, будет сокращен и упрощен. Например, такие транспортные компании, как *Uber*, могут быть ограничены задолго до того, как они станут вопросом для крупных инвесторов и традиционных игроков рынка.

Таким образом, можно заключить, что в настоящее время не существует единого подхода к финансово-правовому регулированию в сфере цифровых транспортных услуг. Одна из ключевых проблем заключается в том, что технологии развиваются быстрыми темпами, а законодательство находится под угрозой отставания.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 332:347.463

© Правкин Сергей Алексеевич
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право», Юридический институт Российского университета транспорта (МИИТ)

© Смирнова Вера Владимировна
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право», Юридический институт Российского университета транспорта (МИИТ)

Механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного партнерства

Аннотация. В статье рассматривается механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного партнерства. На основе анализа применения действующего транспортного, гражданского и инвестиционного законодательства делается заключение об определенном несовершенстве реализации механизма государственно-частного партнерства в транспортной сфере, в том числе с учетом недостаточного использования мер бюджетной политики. Для эффективной реализации моделей экономического роста предлагается использовать меры оптимального правового регулирования, бюджетного контроля и стимулирования. В связи с данной целью прослеживается необходимость создания системы защиты капитальных вложений, предоставления национального режима и обеспечения стабильности инвестиционного законодательства. На основании проведенного исследования предлагаются новые правовые меры, усиливающие инвестиционную привлекательность в транспортной сфере, в том числе за счет применения различных моделей государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; транспорт; концессионное соглашение; инвестиции; инвестор; концедент; концессионер.

© Sergey A. Pravkin
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of administrative law, ecological law, information law, Law Institute of the Russian University of Transport

© Vera V. Smirnova
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of administrative law, ecological law, information law, Law Institute of the Russian University of Transport

Legal management mechanism of transport sector investments adjusted for the use of individual models of public-private partnership

Abstract. The paper deals with the legal management mechanism of transport sector investments adjusted for the use of individual models of public-private partnership. According to the analysis of application of the existing transport, civil and investment legislation, there has been made a conclusion about drawbacks of the implementation of the public-private partnership mechanism in the transport sector adjusted for the insufficient use of fiscal policy measures. For the effective implementation of economic growth models, there has been proposed to use measures of optimal legal regulation, a budget control and incentives. Due to the purpose, there is a great need to develop a system to protect capital investments, to provide a national treatment and an investment legislation stability. According to the conducted study, there have been proposed new legal measures that increase the investment attractiveness in the transport sector due to the use of various models of public-private partnership.

Keywords: public-private partnership; transport; concession agreement; investments; investor; grantor; concessionaire.

Инвестиционные отношения на транспорте — это договорные и иные соглашения, связанные с вложением инвестиций в транспортную сферу, между инвесторами и иными субъектами предпринимательской деятельности. Правовое регулирование инвестиций носит межотраслевой характер, включая и транспортное законодательство. Акты инвестиционного и транспортного законодательства в совокупности регулируют порядок исполнения инвестиционных договоров, гарантии и государственное регулирование инвестиционной деятельности на транспорте. Нормы права, регулирующие сферу государственно-частного партнерства, относятся к сфере инвестиционного права.

Государственно-частное партнерство (далее — ГЧП) выступает как форма организационно-правового взаимодействия между субъектом предпринимательской деятельности и публично-правовым образованием при реализации социально значимых проектов. Оно проявляется как разновидность совместной инвестиционной деятельности. Частный и публичный партнер объединяют ресурсы и распределяют риски между собой. Но необходимо создать благоприятный правовой режим деятельности инвесторов в условиях национальной экономики.

Инвестиционные отношения в транспортной сфере представляют собой с юридической точки зрения сделки, направленные на вложения в капитал транспортной организации, транспортную инфраструктуру и иные объекты соглашения, результатом которого являются вновь возникшие права и обязанности в отношении имущества, доходов от него, прав на него и пр. В соответствии с Федеральными законами от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» инвестиции определяются как объект гражданских прав, принадлежащий инвестору, который вкладывается в объект инвестиционной деятельности для получения дохода.

Инвестор имеет право на передачу своих прав по договору иным лицам, что допускает одновременно и транспортное, и инвестиционное законодательство.

В целом права и обязанности инвесторов, которые вкладывают средства в транспортную инфраструктуру, зафиксированы в договоре или соглашении, например, концессионном. Объект инвестиционной деятельности (транспортные коммуникации, система логистических узлов и перевалочных пунктов, портовая инфраструктура) может принести доход в будущем. С юридической точки зрения вложения средств в транспортные коммуникации являются сделкой. Инвестор может выступать как покупатель имущества, в роли арендодателя, акционера, лизингодателя, концедента или концессионера и пр. Формами государственной поддержки инвестиционной деятельности на транспорте являются: бюджетные кредиты, субсидии, государственные гарантии и обязательства, в том числе данные в соответствии с международными соглашениями.

Необходимо учитывать, что задачи роста экономики должны качественно и количественно обеспечиваться транспортным комплексом. Постоянно возрастает спрос на транспортно-логистические услуги. Следует брать во внимание развитие системы транспортных услуг за рубежом, транспортно-инженерной инфраструктуры и развития новых видов транспорта. За счет обновления инфраструктуры и увеличения скорости доставки грузов можно существенно увеличить значение

транзитных перевозок. Транспортные издержки отражаются в стоимости конечной продукции.

На практике проявляется недостаточная развитость и механизмов ГЧП на транспорте. Нормативно-правовое регулирование, в том числе с учетом применения механизмов ГЧП, транспортной сферы отстает от требований экономического развития.

Для реализации инвестиционных проектов в рамках развития энергетической, транспортной и инженерной инфраструктуры могут быть активнее задействованы средства федерального и регионального инвестиционных фондов. На финансирование проектов в рамках ГЧП могут в большей мере на возвратной основе использоваться средства из Фонда национального благосостояния.

Особенностями управления в сфере реализации объектов ГЧП является: долгосрочность предоставления услуг, перекладывание ответственности на частного партнера, разнообразие различных форм контрактов, связанных с реализацией моделей ГЧП [4]. Могут быть использованы и иные модели, например:

1) «Приобретение-строительство-эксплуатация» (*BBO: Buy — Build — Operate*) — связана с модернизацией и эксплуатацией имущества на определенный срок под контролем публичного партнера;

2) «Строительство-владение-эксплуатация» (*BOO: Build — Own — Operate*) — предполагает, что частный партнер оказывает услугу на основе аренды;

3) «Строительство-владение-эксплуатация-передача» (*BOOT: Build — Own — Operate — Transfer*) — основана на том, что объект соглашения по истечении срока его эксплуатации на условиях франшизы вновь переходит к публичному партнеру. Путем сочетания различных моделей происходит распределение рисков и ответственности между частным и публичным партнерами. Кроме самого частного партнера участником соглашения может быть финансирующее лицо, в роли которого выступает не только российское юридическое лицо, но и иностранное лицо, как и равно объединение иностранных юридических лиц. В п. 3 ст. 1041 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) предусмотрены особенности использования договора простого товарищества, и с учетом Федерального закона от 28 ноября 2011 г. № 335-ФЗ «Об инвестиционном товариществе» предусмотрена как раз возможность участвовать в нем иностранным юридическим лицам.

Проекты в рамках ГЧП в большей степени (количественно) реализуются на муниципальном уровне. В транспортной сфере реализуется примерно 10—15% проектов в рамках ГЧП в целом на всех уровнях. Такой не очень высокий показатель связан прежде всего с большими затратами на реализацию программ развития транспортной отрасли.

Законом учитывается большая часть интересов публичных и частных партнеров, которые имеют возможности реализовывать проекты по модели частной собственности. При этом повышению кредитоспособности проектов ГЧП способствует также наличие возможности залога на объект соглашения с целью финансирования проекта, отсутствуют требования как при концессии о применении типовых соглашений, есть возможность заключения прямых соглашений с финансирующими организациями.

В зависимости от контекста под ГЧП могут понимать конкретный вид договоров — соглашения о ГЧП. Все вышеперечисленные виды договоров в совокупности можно именовать соглашениями в сфере публично-частного партнерства [5, стр. 4].

Если учитывать зарубежный опыт, то можно заметить, что нормативно-правовое обеспечение транспортного комплекса, в том числе на основе ГЧП, также недостаточно. Нет четкого распределением зон ответственности, приоритетных направлений. Качество самих транспортных услуг не соответствует параметрам, определенным в целевых программах развития транспорта. «Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как указанными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках» [7, стр. 4].

Исследователи отмечают, что ГЧП на железнодорожном транспорте не способствует развитию иных отраслей экономики, не связанных с развитием месторождений сырья, что эти инвестпроекты в рамках ГЧП связаны с «веточным строительством» и прокладкой «капиллярных линий», дорог необщего пользования, а при этом необходимо развивать железнодорожную инфраструктуру общего пользования. Что касается железных дорог, то здесь необходима взаимосвязь отдельных проектов в рамках ГЧП с общими направлениями и стратегией развития транспорта в Российской Федерации.

С применением механизма ГЧП государство привлекает частного инвестора в инфраструктурные проекты. С 2005 г. появилась возможность использовать механизмы финансирования транспортной отрасли частными инвесторами, которые дают значительный объем инвестиций. При этом снижаются издержки финансирования со стороны государства на инфраструктуру.

С точки зрения гражданского законодательства концессия выступает как разновидность долгосрочной аренды с инвестиционными условиями и обязательствами.

Транспортное законодательство предусматривает дополнительные требования к реализации концессионного соглашения. В концессионной модели должны присутствовать две стороны соглашения: инвестиционная составляющая и соглашение о последующей эксплуатации объекта. В противном случае необходимо использовать механизмы федеральной контрактной системы. Например, Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривает, что концессионер после выполнения основного соглашения о строительстве и реконструкции может приступить к стадии эксплуатации объекта концессии только после участия в дополнительной процедуре, например, конкурсной или иной. Пройдя конкурс или получив свидетельство об осуществлении перевозок, концессионер по концессионному соглашению или частный партнер по соглашению о ГЧП смогут реализовать себя на стадии эксплуатации объекта соглашения.

Налицо складывающееся противоречие между транспортным и инвестиционным законодательством. В концессионном законодательстве предусматривается именно эксплуатация объекта соглашения, но в транспортном законодательстве предусмотрено условие участия в эксплуатации объекта путем прохождения дополнительных конкурсных и иных процедур. Тем более что концессионеру никто не гарантирует, что он их пройдет. Таким образом, на стадии реализации может исключаться на практике концессионная модель.

Выбор вида договора является правом субъектов инвестиционных отношений. При этом необходимо отметить, что есть договоры, которые являются инвестиционными по определению (финансовая аренда, концессия), но также на практике есть иные договоры, которые заключают инвесторы (с инвестиционными условиями). Применительно к транспортной сфере в значительной мере из инвестиционных договоров подходит заключение концессионных соглашений. Концессия изначально и создавалась как форма организации инвестиционных отношений. Объектами концессии не выступают земельные участки и недра. В то же время земельные участки могут предоставляться концессионеру в аренду на срок действия соглашения. «Таким образом, можно сделать вывод о том, что в концессию можно передавать только то, что нельзя приватизировать. Однако это не исключает того, что в целом концессию можно рассматривать и как первый шаг к приватизации. При этом не слишком рентабельные активы сначала выступают предметом концессии, увеличивают свою стоимость и только потом приватизируются» [8, стр. 70]. Российской Федерации необходимо использовать подобный опыт, так как у нас происходит часто наоборот. Во многих государствах в период

использования концессии иностранный инвестор освобождается от неблагоприятных изменений законодательства.

«С формально-юридической стороны соглашения о ГЧП являются смешанным гражданско-правовым договором. В нем сочетаются договорные конструкции различных видов гражданско-правовых обязательств. Кроме того, в нем заложены элементы финансово-правовых, включая бюджетные, обязательств и административно-правовых договоров. Формами исполнения соглашения могут являться концессия, договор аренды и лизинга, доверительного управления имуществом, акционерное соглашение и др.» [6, стр. 8]. Реализация целей соглашения может происходить на основе принципов проектного финансирования.

Обеспечение конкуренции путем активного использования ГЧП дает эффект контроля со стороны государства за монополизацией сферы, где участвует частный партнер. Фактором демонополизации рынка и снижения цен на рынке транспортных услуг является обеспечение конкурсных процедур, положенных в основу реализации проекта в рамках ГЧП. Но эти же процедуры могут ставить под сомнение эффективность применения концессионной модели. Например, в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ концессионер или частный партнер после выполнения соглашения о строительстве и реконструкции имеет возможность начать процесс эксплуатации объекта только после прохождения конкурсной процедуры. И только после прохождения конкурса как концессионер, так и частный партнер, смогут участвовать в эксплуатационной части объекта соглашения.

Транспортное законодательство в дополнение к концессионному предусматривает наличие конкурса при переходе к стадии эксплуатации объекта и тем самым входит в противоречие с инвестиционным законодательством. На практике концессия чаще всего является моделью публично-частного партнерства по схеме: «строительство-передача-эксплуатация». Таким образом, требуется согласование по отношению друг к другу актов транспортного и инвестиционного законодательства. Механизм ГЧП работает недостаточно за счет нечеткого распределения прав заказчика и инвестора. Программы развития тех или иных проектов в рамках ГЧП и финансово-правовые планы часто не взаимоувязаны и не согласованы. Например, отсутствие средств в бюджете является основанием для отказа частному инвестору, но эти средства могут быть предусмотрены после принятия решения по участию в ГЧП.

Таким образом, большинство проектов в рамках ГЧП могут быть реализованы, если они будут взаимоувязаны с финансовыми планами и расходными обязательствами. Ни один новый проект не будет оперативно реализован в подобных условиях. Необходимо будет ждать следующего финансового цикла, но можно потерять время и некоторые проекты в связи с этим не реализовать никогда. Требуется новый финансово-

правовой механизм, который устранит конкуренцию финансово-правовых актов и программ, связанных с инвестированием на основе моделей ГЧП.

Важно адаптировать и согласовать по отношению друг другу акты транспортного законодательства: Федеральные законы «О концессионных соглашениях», «О морских портах в Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте» «О транспортной безопасности», «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и др. Необходимо принятие целого массива подзаконных актов для реализации целей транспортной стратегии. Развитие морских портов предполагает в рамках обозначенной программы реализацию крупных проектов по развитию транспортной системы (Нижнее Приангарье, Читинская область, зона БАМ) на основе моделей ГЧП.

При всех вариантах развития и реализации целей программ в транспортной сфере предусматривается усиление роли транспортно-логистической инфраструктуры, мультимодальных логистических центров и транспортных узлов на основе морских портов. «Морские порты будут развиваться по так называемому “роттердамскому образцу”, когда порт неразрывно связан с удаленными железнодорожными узлами и транспортно-логистическими комплексами. Для этого потребуется развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов» (Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28 сентября 2012 г.)).

Вопросы эффективного использования транспортной системы в целом связаны с развитием новых форм управления транспортом и гармонизации законодательства по всем видам транспорта одновременно. Вопрос развития морских портов зависит от развития железнодорожных и автомобильных подходов к ним, от внедрения нового механизма планирования на основе дорожных карт, сбалансированных графиков, транспортно-экономических балансов, геоинформационных транспортных систем. Перспективная модель финансирования транспортной отрасли предусматривает развитие различных форм государственно-частного партнерства, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, стимулирование развития лизинговой деятельности, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций. Предполагается, что кредиты и лизинг станут играть важную роль в реализации инвестиционных программ на морском транспорте. Предлагается широко использовать в управлении портовым хозяйством современные модели

ГЧП, которые могут быть положены в основу новых проектов по развитию транспортной инфраструктуры.

Право на осуществление инвестиционной деятельности связано с гарантиями ее реализации. Все инвесторы имеют равные права на осуществление инвестиционной деятельности, на владение, пользование и распоряжение объектами инвестиционной деятельности. Права, связанные с инвестиционной деятельностью ограничиваются лишь на основании федерального закона. Согласно ст. 1069 ГК РФ действия и решения, ограничивающие инвестиционную деятельность, могут служить основанием для возмещения инвесторам убытков. Типичными гарантиями, предусмотренными в законодательстве об инвестиционной деятельности, являются: равенство прав инвесторов, гласность в обсуждении инвестиционных проектов, свободное использование доходов и прибыли и др. Важной гарантией инвестиционной деятельности является гарантия от неблагоприятного изменения законодательства или внесения изменений и дополнений в договор в связи с изменением законодательства.

В настоящее время преобладающей формой инвестирования на транспорте остаются концессионные соглашения, реализуемые в сфере строительства железных дорог необщего пользования, платных автомобильных дорог, аэропортов, инфраструктуры водного и городского транспорта. Как указывается в литературе, «при строительстве портов и других инфраструктурных объектов используется схема *BOT* (*Build, Operate, Transfer*), при которой концессионер создает объект и получает право на его эксплуатацию на период окупаемости инвестиций, а затем концессионер передает объект в собственность концедента, схема *ROT* (*Rehabilitate, Own, Transfer*), которая предусматривает передачу существующего объекта частному инвестору на условиях осуществления модернизации объекта с последующей его эксплуатацией, и контракт на управление объектом. Представляется, что в отношении тех транспортных объектов, которые могут быть переданы в частную собственность, будут также заключаться соглашения о государственно-частном партнерстве» [2, стр. 42].

Концессионное соглашение реализуется в рамках инвестиционного проекта. Для реализации концессии создается управляющая компания, которая осуществляет проектное управление. При этом инвестиционные затраты государства покрываются за счет частного инвестора; привлеченные ресурсы позволяют решать социально-значимые проекты с экономией бюджетных средств. За годы, прошедшие после принятия Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях, было заключено около 300 концессионных соглашений. За этот период в проекты, реализуемые в рамках концессионных соглашений, инвестировано более 100 млрд руб. Например, на условиях концессионного соглашения был реализован проект по строительству и

эксплуатации платного участка трассы М1 в обход города Одинцова протяженностью 18,5 км. В этом концессионном соглашении концедентом являлась государственная компания «Российские автомобильные дороги», а в качестве концессионера выступало ОАО «Главная дорога». Общая стоимость инвестиционного проекта составила около 30,0 млрд руб., в том числе затраты на подготовку территории — 2,172 млрд руб., а стоимость строительства автомагистрали — 25,48 млрд руб. В общей сумме инвестиционных затрат около 43% составили средства Инвестиционного фонда РФ, 56,8% — средства частных инвесторов, которые были размещены в концессионных облигациях [1, стр. 75].

Концедент гарантирует концессионеру возможность возврата инвестиций. Концессионер получает все доходы от использования объекта соглашения за период его действия. Большинство концессионеров привлекают для реализации долгосрочного проекта средства институциональных инвесторов. Инфраструктурные проекты для институциональных инвесторов представляют особый интерес. Это связано с тем, что эта категория инвесторов имеет «длинные деньги», а инфраструктурные проекты могут обеспечить стабильный уровень доходности вложения средств (несмотря на сложность организации проектного управления, проекты, в которых используются средства институциональных инвесторов, имеют более высокий рыночный потенциал, чем проекты, реализуемые с использованием других инструментов финансирования, в частности банковского кредитования) [1, стр. 77]. В итоге необходимо отметить, что составной частью концессионного соглашения является модель финансовой устойчивости осуществляемого проекта, исходя из определенного уровня доходности.

Правительство РФ утверждает примерные концессионные соглашения в отношении: автомобильных дорог и объектов, с ними связанных; объектов трубопроводного транспорта; морских и речных портов, морских и речных судов; аэродромов и связанных с ними объектов; гидротехнических учреждений; объектов, связанных с передачей тепловой и электрической энергии; объектов коммунального хозяйства; метрополитена и иного общественного транспорта; объектов образования, культуры и спорта.

В России проявляется отсталость в развитии моделей ГЧП в сравнении с иными странами, где доля финансирования соглашений из бюджета достигает 12—14%, а в России — всего 0,8%. Концессионное соглашение как форма ГЧП предполагает деятельность по созданию, реконструкции и использованию имущества, являющегося его объектом. Отчуждению и передаче в залог объект концессионного соглашения не подлежит. Механизм отбора инвестиционных проектов в целях предоставления государственных гарантий по кредитам, которые предоставляются на инвестиционные проекты, утверждается Правительством РФ. Бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства осуществляются на

основе концессионных соглашений (ч. 5 ст. 79 Бюджетного кодекса Российской Федерации).

Государство часто выступает как заказчиком, так и потребителем услуг, связанных с перевозкой. «Можно выделить следующие особенности инвестирования в объекты железнодорожного транспорта: заинтересованность государства и частного бизнеса в стимулировании инвестиционного процесса в силу зависимости экономической безопасности хозяйствующих субъектов от уровня развития перевозочного процесса; централизация источников инвестиционных ресурсов и их дальнейшее распределение по филиалам и структурным подразделениям; необходимость постоянного направления больших объемов инвестиций в объекты инфраструктуры на всем протяжении железнодорожных линий; большой срок окупаемости инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры» [3, стр. 32].

Для решения проблемы, связанной с распределением инвестиций, была проведена структурная реформа РЖД. В целях создания условий для инвестирования 17 июня 2008 г. Правительством утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года (Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р). Повысить инвестиционную привлекательность железнодорожного транспорта можно с учетом как макроэкономических показателей, так и существующих организационно-правовых основ деятельности транспортной отрасли. От качества управления и качества инвестиционного и транспортного законодательства зависит «создание условий для повышения инвестиционной привлекательности российских железных дорог в современных финансово-экономических условиях, когда государственное бюджетное финансирование серьезно ограничено, безусловно, является одним из стратегических приоритетов инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте. Учитывая мировой опыт реализации инвестиционных программ, следует отметить, что они осуществляются не только за счет собственных средств транспортных компаний, но и с привлечением альтернативных источников финансирования, в том числе государственного бюджета и частных инвестиций» [5, стр. 34]. Очень востребованной в данном случае является модель государственно-частного партнерства.

Литература

1. Баранов, В. В. Концессионные соглашения как инструмент реализации государственно-частного партнерства в сфере управления инфраструктурными и социально-значимыми проектами / В. В. Баранов, И. В. Баранова, А. А. Мурадов // Имущественные отношения в Российской Федерации. — 2015. — № 9 (168). — С. 74—81.

2. Белицкая, А. В. Использование инструментов государственно-частного партнерства для демонополизации российской экономики: правовой аспект // Юрист. — 2017. — № 1. — С. 41—46.
3. Беряков, С. Н. Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта на основе совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью : автореф. дис. … канд. экон. наук. — Москва, 2016.
4. Касаткина, А. А. Иностранные инвестиции и способы их привлечения в национальную экономику // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 20 мая 2019 г.).
5. Килинкаров, В. В. Актуальные проблемы и тенденции в практике разрешения споров в сфере публично-частного партнерства в России // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. — 2018. — № 4. — С. 62—103.
6. Правкин, С. А. Проблемы реализации инвестиционных проектов в соглашениях, основанных на государственно-частном партнерстве / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Российская юстиция. — 2019. — № 4. — С. 6—8.
7. Рубцова, М. В. Проблемы конкуренции на рынке транспортных услуг // Транспортное право. — 2016. — № 3. — С. 4.
8. Целовальникова, И. Ю. Правовое регулирование инвестиционной деятельности : монография. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2013.

References

1. Baranov, V. V. Kontsessionnyye soglasheniya kak instrument realizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere upravleniya infrastrukturnymi i sotsial'no-znachimymi proyektami [Concession agreements as a tool for implementing public-private partnerships in the management of infrastructure and socially significant projects] / V. V. Baranov, I. V. Baranova, A. A. Muradov // Imushchestvennyye otnosheniya v Rossiyskoy Federatsii. — 2015. — № 9 (168). — S. 74—81.
2. Belitskaya, A. V. Ispol'zovaniye instrumentov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva dlya demonopolizatsii rossiyskoy ekonomiki: pravovoy aspekt [Using the tools of public-private partnership to de-monopolize the Russian economy: the legal aspect] // Yurist. — 2017. — № 1. — C. 41—46.
3. Beryakov, S. N. Povysheniye effektivnosti raboty zheleznodorozhnogo transporta na osnove sovershenstvovaniya sistemy upravleniya investitsionnoy deyatel'nost'yu [Improving the efficiency of rail transport through improving the investment management system]: avtoref. dis. … kand. ekon. nauk. — Moskva, 2016.
4. Kasatkina, A. A. Inostrannyye investitsii i sposoby ikh privlecheniya v natsional'nuyu ekonomiku [Foreign investments and ways to attract them into the national economy] // Spravochno-pravovaya sistema Konsul'tantPlyus (data obrashcheniya: 20 maya 2019 g.).
5. Kilinkarov, V. V. Aktual'nyye problemy i tendentsii v praktike razresheniya sporov v sfere publichno-chastnogo partnerstva v Rossii [Actual problems and trends in the practice of resolving disputes in the field of public-private partnership in Russia] // Vestnik ekonomicheskogo pravosudiya Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 4. — S. 62—103.
6. Pravkin, S. A. Problemy realizatsii investitsionnykh proyektov v soglasheniyakh, osnovannykh na gosudarstvenno-chastnom partnerstve [Problems of implementation of investment projects in agreements based on public-private

partnerships] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Rossiyskaya yustitsiya. — 2019. — № 4. — S. 6—8.
7. Rubtsova, M. V. Problemy konkurentsii na rynke transportnykh uslug [Problems of competition in the market of transport services] // Transportnoye pravo. — 2016. — № 3. — S. 4.
8. Tseloval'nikova, I. YU. Pravovoye regulirovaniye investitsionnoy deyatel'nosti [Legal regulation of investment activity]: monografiya. — Moskva: Yuridicheskiy institut MIIT, 2013.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 657.22:656.13

© Шатская Ирина Ивановна
— кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта
irina_shatskaya@mail.ru

Особенности организации и нормативного регулирования бухгалтерского учета на предприятиях транспорта

Аннотация. Законодательство в области регулирования бухгалтерского учета на предприятиях транспорта включает совокупность федеральных, отраслевых стандартов, рекомендаций и стандартов экономического субъекта. Особенностью организации бухгалтерского учета в транспортных предприятиях является то, что кроме федеральных, отраслевых стандартов, рекомендаций и стандартов экономического субъекта бухгалтерский учет на предприятиях транспорта ведется на основании распоряжений Минтранса России. Транспортные предприятия в силу своей специфики занимаются перевозкой грузов, пассажиров, выполняют погрузочно-разгрузочные работы, подготовку, экспедирование и хранение груза, что в свою очередь обусловливает ряд особенностей в организации и ведении бухгалтерского учета. Спецификой в работе транспортных предприятий является то, что они используют нормативные документы, на которых основывается транспортная система грузоперевозок, которые также использует бухгалтерский отдел транспортного предприятия в своей деятельности. Кроме того бухгалтера транспортного предприятия применяют в своей работе нормативные акты более частного порядка, такие как правила дорожного движения, правила технической эксплуатации автомобилей и их технического обслуживания и др.

Правильная организация ведения бухгалтерского учета на транспортных предприятиях с грамотным, своевременным соблюдением и исполнением законов, нормативных актов, положений по бухгалтерскому учету, положений учетной политики, распоряжений Минтранса России, законодательных и нормативных документов, на которых основывается работа транспортной системы в целом, позволят добиться четкого регулирования и исполнения условий перевозок грузов и пассажиров с

учетом их особенностей, результатом станет стабильная, успешная деятельность транспортного предприятия в будущем.

Ключевые слова: бухгалтерский учет; транспортные предприятия; затраты; перевозка; грузы; документы.

© Irina Iv. Shatskaya
— Candidate of Economic Sciences, docent, associate professor
of the department of administrative law, ecological law, information law,
Law Institute of the Russian University of Transport

Features of organization and legal regulation of the accounting at transport enterprises

Abstract. Legal regulation of the accounting at transport enterprises includes a set of federal, industry standards, recommendations and standards of an economic entity. A feature of the accounting organization at transport enterprises is that in addition to federal, industry standards, recommendations and standards of an economic entity, the accounting at transport enterprises is conducted on the basis of the acts and provisions of the Ministry of Transport of Russia. Transport enterprises, due to their specific nature, are engaged in the transportation of goods, passengers; they perform loading and unloading, preparation, forwarding and storage of cargo, which determines a number of features in the organization and maintenance of accounting. The peculiarity in the work of transport enterprises is that they use the regulatory legal documents of a cargo transportation system, which are also used by accounting departments of transport enterprises. In addition, the accountants of the transport enterprises apply the legal regulations of a more private order, such as traffic rules, rules for the technical operation of vehicles and their maintenance, etc. Proper accounting organization at transport enterprises with competent, timely compliance and execution of laws, regulations, accounting regulations, accounting policies, provisions of the Ministry of Transport of Russia, legislative and regulatory documents on which the transport system is based, will allow developing favorable conditions for goods and passengers' transportation and will result in a stable, successful activity of transport enterprises in the future.

Keywords: accounting; transport enterprises; costs/expenditures; transportation; freight/cargo; documents.

Нормативное регулирование бухгалтерского учета на предприятиях транспорта в Российской Федерации осуществляется на основании следующих документов:

— Федеральный закон от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» — регламентирует установление единых требований к бухгалтерскому учету, в том числе бухгалтерской (финансовой) отчетности, а также создание правового механизма регулирования бухгалтерского учета [4];

— Положение по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденное приказом Минфина России от 29 июля 1998 г. № 34н, в котором определяется порядок организации и ведения бухгалтерского учета, составления и представления бухгалтерской отчетности юридическими лицами по законодательству РФ, независимо от их организационно-правовой формы (за исключением кредитных организаций и государственных (муниципальных) учреждений), а также взаимоотношения организации с внешними потребителями бухгалтерской информации;

— положения по бухгалтерскому учету — регламентируют порядок бухгалтерского учета активов, обязательств или событий хозяйственной деятельности предприятия (на данный момент действуют 24 стандарта);

— План счетов бухгалтерского учета и Инструкция по его применению, утвержденная приказом Минфина России от 31 октября 2000 г. № 94н. На основе данного Плана счетов предприятия утверждают рабочий план счетов бухгалтерского учета, содержащий полный перечень синтетических и аналитических счетов, необходимых для ведения бухгалтерского учета.

Особенностью организации бухгалтерского учета в транспортных предприятиях является то, что кроме перечисленных нормативных документов бухгалтерский учет ведется на основании распоряжений Минтранса России.

Для всех транспортных предприятий правила организации бухгалтерского учета, такие как: документооборот, первичный учет, план счетов бухгалтерского учета, инвентаризация, формы бухгалтерского учета, формы организации учетных работ и формирование финансовой отчетности, — одинаковые и регламентируются законами, нормативными актами и положениями по бухгалтерскому учету, действующими на территории РФ.

Специфика осуществляемой деятельности транспортного предприятия обусловливает ряд особенностей в организации и ведении бухгалтерского учета, которые распространяются на предприятия, занимающиеся перевозкой грузов, пассажиров, и на предприятия, которые кроме перевозки грузов выполняют погрузочно-разгрузочные работы, подготовку, экспедирование и хранение груза. Такая специфика в деятельности транспортного предприятия влияет на учет доходов и расходов, документооборот и налогообложение.

К затратам транспортных предприятий в отличие от других предприятий относят затраты, которые необходимы на первой стадии

оказания услуг по перевозкам, и затраты, которые возникают в результате обеспечения работы транспортных средств. К ним относятся: регистрация, страхование транспортных средств, затраты на горюче-смазочные материалы, запасные части и техническое обслуживание автомобилей. В составе затрат на горюче-смазочные материалы отражается стоимость приобретенных всех видов топлива, расходуемого на нужды предприятия. Списание горюче-смазочных материалов рассчитывается с учетом пробега автомобиля и в соответствии с нормами, установленными Минтрансом России. В составе затрат на запасные части, ремонт и техническое обслуживание входит стоимость всех расходуемых материалов, автомобильной резины, инструментов, приспособлений, инвентаря и др.

Кроме того особенностью транспортных предприятий является и то, что в транспортном предприятии к основным объектам относятся транспортные средства, которые находятся в собственности, аренде или лизинге, при помощи которых происходит оказание услуг по перевозкам, а также пути сообщения и различные специфические устройства.

В транспортных предприятиях основная часть работников — водители, управляющие транспортными средствами, которые проходят предварительные и периодические медосмотры; и режим их работы определен правилами работы транспортного предприятия.

Транспортные предприятия кроме обязательных налогов уплачивают дополнительный транспортный налог на основании гл. 28 Налогового кодекса Российской Федерации (далее — НК РФ), имеющего особенности в каждом из регионов. Сумма транспортного налога рассчитывается в каждом случае индивидуально, исчисляется исходя из количества лошадиных сил транспортного средства. По транспортному налогу на постоянной основе составляется и ведется отчетность бухгалтерским отделом предприятия.

Транспортное предприятие, прежде чем приступить к процессу выполнения непосредственных задач, должно выбрать систему налогообложения, в соответствии с которой будет вести свою деятельность. Таких форм на территории РФ, три и любая из них может быть использована на транспортных предприятиях: ОСНО (общая система налогообложения), УСН (упрощенная система налогообложения) или ЕНВД (единый налог на вмененный доход). Применение ЕНВД на основании гл. 29 НК РФ возможно только при определенном количестве транспортных средств на предприятии или при определенном количестве посадочных мест в транспортном средстве. Более точные критерии для использования данной схемы устанавливаются регионами Российской Федерации.

Кроме того транспортные предприятия применяют в работе ряд специальных документов: путевой лист, транспортная накладная, товарно-транспортная накладная, железнодорожная или авиагрузовая накладная, коносамент, документы о перегрузке с одного вида транспорта

на другой. Одним из документов, подтверждающих услуги перевозки, является транспортная накладная, которая составляется, когда перевозчик — юридическое лицо, грузоотправитель в этом случае оформляет накладную ТОРГ-12 и счет-фактуру. На основании транспортной накладной перевозчик подтверждает свои расходы. Также используется товарно-транспортная накладная № Т-1, в том случае когда грузоотправитель выступает и перевозчиком.

Ведение бухгалтерского учета и хранение документов бухгалтерского учета организуются руководителем предприятия. Ответственность за организацию бухгалтерского учета, соблюдение законодательства при выполнении хозяйственных операций несет руководитель предприятия. Перечень должностных лиц, имеющих право подписи первичных учетных документов, перечень лиц, имеющих право получения наличных средств под отчет и сроки нахождения денег в подотчете, утверждается приказом руководителя. Руководители предприятий, применяющих упрощенный способ ведения бухгалтерского учета, руководители предприятий среднего предпринимательства имеют право вести бухгалтерский учет самостоятельно.

Хранение документов осуществляется в соответствии с Перечнем типовых управленческих документов, образующихся в деятельности предприятия, с указанием сроков хранения, утвержденных Росархивом 6 октября 2000 г. Порядок создания, получения, принятия к учету, обработки, передачи в архив первичных документов в бухгалтерском учете регламентируется графиком документооборота.

Ведение бухгалтерского учета осуществляется бухгалтерским отделом, возглавляемым главным бухгалтером, который подчиняется непосредственно руководителю предприятия. Структура и численность бухгалтерского отдела определяется внутренними правилами и должностными инструкциями и зависит от объема учетной работы.

Бухгалтерская служба транспортного предприятия несет ответственность за формирование учетной политики, ведение и оформление бухгалтерских документов, своевременное представление полной и достоверной бухгалтерской отчетности.

У каждого автотранспортного предприятия должна быть своя учетная политика, сформированная главным бухгалтером и утвержденная руководителем предприятия. Дата утверждения учетной политики на текущий год — 31 декабря, так как закрепленные ею способы учета подлежат применению с 1 января года, следующего за годом утверждения.

Учетная политика транспортного предприятия — внутренний стандарт ведения бухгалтерского учета и формирования отчетности. Под учетной политикой предприятия понимается принятая ею совокупность способов ведения бухгалтерского учета — первичного наблюдения, стоимостного измерения, текущей группировки и итогового обобщения фактов хозяйственной деятельности.

Учетная политика формируется в соответствии с нормативными документами, действующими на территории РФ, и с правилами составления учетной политики, закрепленными в Положении по бухгалтерскому учету 1/2008 «Учетная политика организации», утвержденному приказом Минфина России от 6 октября 2008 г. № 106н.

В учетной политике транспортного предприятия формируется рабочий план счетов бухгалтерского учета, содержащий только те счета, которые необходимы для ведения бухгалтерского учета в соответствии с требованиями ведения учета и составления отчетности: формы первичных учетных документов, регистров бухгалтерского учета, формы документов для внутренней бухгалтерской отчетности; порядок проведения инвентаризации активов и обязательств предприятия; способы оценки активов и обязательств; правила документооборота и технологии обработки учетной информации; порядок контроля за хозяйственными операциями; другие документы, необходимые для организации бухгалтерского учета.

Учетная политика транспортного предприятия базируется на общепринятых принципах и составляется с учетом особенностей деятельности транспортного предприятия, таких как: перевозка грузов, пассажиров, приобретение автомобилей в собственность или лизинг, сдача автотранспорта в аренду, приобретение и расход всех видов топлива, ремонт и техобслуживание автомобильной техники и др. Кроме того в учетной политике отражаются: формы применяемых унифицированных первичных документов, обусловленных спецификой работы транспортного предприятия; методика нормирования расхода топлива; порядок учета и списания автомобильных шин; учет расходов на страхование автотранспорта, учет расходов на медицинские осмотры водителей.

Автотранспортное предприятие, как и любое другое предприятие на территории РФ, обязано вести бухгалтерский учет на основании сформированной учетной политики для целей бухгалтерского учета, а также при выборе выгодного для предприятия налогового режима, сформировать учетную политику для целей налогового учета. Учетная политика для целей бухгалтерского учета и учетная политика для целей налогового учета представляются в налоговую инспекцию в основном как два раздельных документа, однако предприятие вправе объединить их в едином документе (предусмотрев для этого отдельные главы), так как законом обязательных требований не установлено.

Учетная политика не подлежит изменению, за исключением следующих случаев: реорганизация или реструктуризация предприятия; смена собственника; изменения законодательства; разработка новых способов ведения бухгалтерского учета. Форма документа учетной политики законом не регламентирована, но в нем необходимо предусмотреть все нюансы учета.

За отсутствие политики по учету или ее положений, требующих самостоятельного выбора или установления, представители налоговых служб привлекают к ответственности как за грубое нарушение правил учета. На основании ст. 120 НК РФ штраф составляет 10 тыс. руб., если нарушение распространяется на несколько налоговых периодов, то штраф составит 30 тыс. руб. Одновременно оштрафуют должностное лицо на основании ст. 15.11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Бухгалтерская служба транспортного предприятия несет ответственность за формирование разовых приказов, включающих следующее: состав сотрудников, которые имеют право на управление транспортными средствами, состав комиссии по оценке состояния парка автомобилей, определения периодичности проведения ремонтных работ, порядка контроля пробега автомобилей и норм расхода на горюче-смазочные материалы, бензин, дизельное топливо, прочие расходные материалы.

Нормы расхода устанавливаются на основе тарифов, которые могут быть приняты предприятием или на основании норм Минтранса России. Расходы на текущий ремонт списываются как фактические расходы в текущем периоде. Расход прочих материалов формируется из характеристик автомобилей.

Также в приказах отражаются: страхование автомобилей, перевозимых грузов, прохождение медосмотров, оплата проезда по платным трассам и т.д. Расходы по обязательным видам страхования включаются в состав прочих расходов в пределах страховых тарифов. Учет расходов на проведение медосмотров зависит от того, за счет каких источников они оплачены. Наличие приказов учитывается при проверке налоговой инспекцией в обосновании затрат.

На предприятиях транспорта целесообразна деятельность системы внутреннего контроля, включающая в себя контроль за сохранностью и использованием имущества, законностью и целесообразностью финансово-хозяйственных операций, а также соблюдением достоверности учета и отчетности.

Кроме того транспортная система грузоперевозок основывается на следующих нормативных документах, которые использует бухгалтерский отдел в своей деятельности:

— ГК РФ (гл. 40, 41) — регламентирует общие положения о перевозках; оформление договоров перевозки, фрахтования, между перевозчиками; сроки подачи, доставки грузов; ответственность перевозчика, возникающую на разных стадиях процесса транспортировки; претензии и иски; организацию процесса транспортной экспедиции.

— Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» — раскрывает правила перевозок грузов; меры

государственного надзора; виды перевозок; правила определения массы и пломбирование грузов; хранения грузов и очистки транспортных средств перевозчиком; особенности заключения, изменения условий договоров транспортировки; ответственность грузоотправителей, грузополучателей;

— постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом». Данное постановление отражает следующие критерии организации грузоперевозок: принципы заключения договора на перевозку грузов; порядок предоставления транспортных средств и предъявления груза для перевозки; определение массы допустимого груза; порядок составления актов и оформление претензий;

— приказ Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» — регламентирует обеспечение безопасности перевозки грузов.

Лицензия — документ, предоставляющий разрешение на определенные виды деятельности. Лицензирование предусматривают отдельные виды транспортных услуг: перевозка особо опасных грузов; международные перевозки грузов. Данное разрешение выдает Минтранс России через транспортные инспекции. Лицензированию также подлежит перевозка пассажиров.

Для осуществления грузоперевозок на территории РФ водитель должен иметь определенный перечень документов: водительское удостоверение определенной категории; паспорт; паспорт транспортного средства и талон технического паспорта на автотранспорт; страховой полис ОСАГО владельца транспортного средства.

Кроме того необходимы документы для перевозки груза у перевозчика: путевой лист, который должен содержать в себе данные по государственному номеру автомобиля, километраж на начало пути, информацию о расходе горюче-смазочных материалов, дату выдачи бланка, реквизиты товарно-транспортной накладной на груз, отметку о прохождении медосмотра; копию трудового договора водителя (если он — не владелец транспортного средства); сертификат качества товара (выдает грузоотправитель); доверенность на управление транспортным средством, если водитель наемное лицо; договор на оказание услуг транспортировки; транспортную накладную или товарно-транспортню накладную в трех экземплярах. У грузоотправителя в перечень необходимых документов входят: товарно-транспортная накладная в четырех экземплярах, которая оформляется грузоотправителем и содержит в себе товарный и транспортный разделы; дополнительные документы, если это продукты, алкоголь, животные.

К основным документам, регламентирующим грузоперевозки, относится договор о перевозке груза — соглашение между

грузоотправителем и перевозчиком, в котором оговариваются все необходимые условия: адрес, куда будет доставлен груз; сведения о грузе; время, в течение которого перевозчик может выполнить услугу; финансовое вознаграждение и способ его оплаты; ответственность и обязательства каждой из сторон, другие условия договора; полные данные о реквизитах сторон и печати.

Если же заказчиком перевозки является грузополучатель, транспорт принадлежит ему и осуществляется самовывоз груза, тогда заключается с перевозчиком договор транспортной экспедиции. В этом случае основными документами, регламентирующими отношения, выступают ГК РФ (гл. 41) и Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ »О транспортно-экспедиционной деятельности».

Бухгалтерский учет при доставке грузов по договорам транспортной экспедиции, которые включают в себя права собственности на грузы, пошлины и страховые полисы, маршрутные листы и документы по оформлению передачи грузов и их складского хранения, во многом зависит от определения порядка вознаграждения перевозчика, компенсации дополнительных затрат и других моментов, содержащихся в договорах транспортной экспедиции. Они могут быть как соглашениями между двумя посредниками, так и документами, подтверждающими самостоятельное предоставление услуг.

В случае, когда грузоотправитель и грузополучатель совпадают в одном лице с владельцем транспорта, заключается договор перевозки груза. Такая перевозка не сопровождается изменением собственника перевозимых товаров.

Когда в перевозке участвуют грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик, привлеченный для оказания услуги по транспортировке на возмездной основе, отношения с перевозчиком регламентирует гражданское законодательство. В этом случае договор носит посреднический характер, предприятие ведет свою работу от имени и по поручениям клиентов, что отражается на ведении бухгалтерского учета в транспортных предприятиях.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 340.14

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

Развитие транспортных путей и законодательства в правление Екатерины II

Аннотация. В статье рассматриваются меры правительства в правление Екатерины II, направленные на развитие сухопутных и водных путей сообщения в России, как результат понимания императрицей роли транспортной отрасли для развития торговли и промышленности и всей экономики. Практические шаги в дорожном деле были связаны с новыми кадровыми назначениями и предоставлением широких полномочий ведущему в этой отрасли ведомству Канцелярии строения государственных дорог. В статье приводятся положения указа с постановкой задач Канцелярии, а также доклад нового руководителя дорожного ведомства с детальным анализом способов, которыми строили и ремонтировали государственные дороги на протяжении многих лет, и соображениями о дальнейшем строительстве и ремонте дорог и мостов.

В статье показано значение, которое придавала императрица водным путям сообщения. Большое внимание она уделяла строительству и эксплуатации каналов. Особой заботой императрицы служила Вышневолоцкая водная система, которой она уделяла пристальное внимание и на которой лично бывала не один раз. Серьезным препятствием для ведения торговли русскими купцами с использованием водных путей сообщения долгое время являлось отсутствие правовой базы. Анализ Устава купеческого водоходства 1781 г. показывает, как с его введением были разрешены многие спорные вопросы, определены права и обязанности хозяев кораблей, их нанимателей и служащих на судах, что привело в конечном счете к расширению торговых отношений как внутри страны, так и за ее пределами.

Ключевые слова: история; транспорт; дороги; Екатерина II; указы; законодательство.

© Yury Iv. Petrov
— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor
of the department of customs law and organization of the customs affairs,
Law Institute of the Russian University of Transport

Development of transport routes and legislation under the reign of Catherine II

Abstract. The paper deals with the government measures of Catherine II, aimed at developing land and waterways in Russia, as the empress's understanding of the transport industry role in the development of trade, industry and the entire economy. Practical steps in the transport business were connected with new personnel appointments and giving broad authority to the industry-leading department of the State Road Construction Office. The paper presents the provisions of the Charter with the goals of the Office, as well as the report of the new head of the Road department with a detailed analysis of the state roads construction and repairing technologies through the years, and considerations about the further construction and repair of roads and bridges. The paper shows the importance that the Empress gave to the waterways. She paid great attention to the construction and operation of canals. The Empress's special care was the Vyshnevolotskaya water system, to which she paid close attention and which she personally visited many times. For a long time, the lack of a legal base was a serious obstacle to the trade of Russian merchants through waterways. The analysis of the Merchant Shipping Charter of 1781 has shown how many controversial issues were solved with its introduction, which rights and obligations of ship owners, their employers and employees were determined, which finally led to the expansion of trade relations in the country and outside.

Keywords: history; transport; roads; Catherine II; decrees; legislation.

С воцарением на престол Екатерины II в стране стал наблюдаться экономический рост. Воспользовавшись в значительной степени плодами блестящих войн Анны Иоанновны и Елизаветы Петровны Екатерина расширила пределы государства. Она включила в границы Российской империи почти все русские и литовские области, входившие в состав соединенного Польского королевства. Присоединила к России все южные степи, примыкающие к черноморскому побережью, Крым, Кавказ, в результате пространство европейской России, как и население, увеличилось почти вдвое [1, стр. 64]. Этот процесс способствовал развитию земледелия в тех местах, где сама природа этому благоволила. Таким образом земледельческая культура впервые со второй половины XVIII в. получила прочное основание и более устойчивое значение в

русском хозяйстве. Вывоз хлеба за границу значительно увеличился, размеры вывоза пшеницы из главных портов страны в 1779 г. превысили размеры вывоза того же продукта в 1766 г. в девять с лишнем раз [2, стр. 163].

Не менее благотворными были меры Екатерины в сфере русской промышленности и торговли. Екатерина была сторонницей свободной конкуренции в производстве. Поэтому уже Указом от 31 июля 1762 г. [ПСЗ. Т. XVI. 1762. № 11 630. С. 31—38] она постаралась ослабить ту систему монополий, которая получила значительное развитие в конце предшествующего царствования. Екатерина оставила сальные промыслы графу Шувалову, полученные им на 20 лет в соответствии с распоряжением прежней власти, но при этом установила новый порядок, в котором «а какие по причине того сального промысла сделаны в Архангелогородской Губернии еще на какие либо товары запрещения, и все то, что сверх того сделано, уничтожить без всякого изъятия» [ПСЗ. Т. XVI. 1762. № 11 630. С. 33]. И в дальнейшем императрица продолжала бороться с монополизмом.

Развитие промышленности, особенно крупной, способствовало активизации торговли, политика Екатерины здесь в немалой степени содействовала этому. Екатерина считала, что «коммерция по большей части процветает вольностью и свободою», в ее царствование многие торговые компании лишились своих привилегий. Кроме того появление новых кредитных учреждений (государственного банка, ссудной [ссудная казна — была учреждена в России в 1772 г. в качестве альтернативы ростовщичеству] и сохранной [сохранная казна — кредитное учреждение в Российской империи, которое принимало вклады и выдавало ссуды помещикам под залог имений и крепостных душ] казны) для всех сословий должно было способствовать еще большему оживлению торговли [2, стр. 165] В этих условиях средства передвижения и дороги приобретали еще большее значение.

Екатерины сразу же обратила внимание и на дорожное дело. Указом от 18 февраля 1764 г. «О приведении Государственных дорог в наилучшее состояние» руководителем Канцелярии строения государственных дорог был назначен генерал-поручик Николай Муравьев с предоставлением ему широких полномочий. Задача же стояла перед ним «приводить все государственные дороги в наилучшее состояние», при этом он мог требовать помощи от Сената и даже непосредственно обращаться к императрице [ПСЗ. Т. XVI. 1764. № 12053. С. 541].

Ознакомившись с положением дел в отрасли, Муравьев в апреле подготовил доклад императрице о состоянии дорожного дела [ПСЗ. Т. XVI. 1764. № 12142. С. 725—728]. В нем он детально рассмотрел все те способы, которыми пользовались при строительстве и ремонте государственных дорог на протяжении уже многих лет. В докладе Муравьев показал их недостатки и высказал собственное мнение о строительстве и ремонте

дорог и мостов в дальнейшем [ПСЗ. Т. XVI. 1764. № 12142. С. 726]. В частности он отмечал, что в настоящее время ремонт дорог осуществляется на основании указаний Правительствующего Сената, «и в силу вышеупомянутых повелений дороги ныне застилаются бревешками толщиною в два вершка по самой земле, и засыпаются песком», покрытие получается непрочным, недолговечным, о чем свидетельствует современное состояние дорог, при этом с 1740 г. из казны было выделено более 1 млн руб. на дороги., «но не видно куда оная сумма употреблена, потому, что дороги и ныне находятся в самом худом состоянии» [ПСЗ. Т. XVI. 1764. № 12142. С. 541].

Вскоре Канцелярия приобрела статус центрального учреждения, и местные губернские и провинциальные власти должны были регулярно перед ней отчитываться о состоянии дорог. В распоряжении Канцелярии находился строительный батальон, комплектование которого осуществлялось «рекрутами и всякими вступающими в службу разночинцами, способными к отправлению оной службы» [ПСЗ. Т. XVIII. 1767. № 12918. С. 152—153]. В течение длительного времени батальон решал многие проблемы по строительству дорог, искусственных сооружений и их эксплуатации. Однако в 1782 г. батальон был расформирован, в указе Екатерина мотивировала это тем, что «содержание дорог в исправности есть дело общественное, в котором Нижние земские суды наблюдением обязаны, а где по указам Нашим предписано их строить казенным иждивением, там все сии работы производимы суть подрядом» [ПСЗ. Т. XXI. 1782. № 15334. С. 388]. В результате в 1784 г. вышло указание земской полиции содержать под надзором одни только большие и торговые дороги, разделив их на участки для обслуживания населением. Все местные дороги передавались населению на его усмотрение, поскольку только оно ими пользовалось. Населению предоставлялось право, определять, в каком состоянии эти дороги должны содержаться [3, стр. 61].

В 1775 г. Екатерина провела реформу местных органов управления, в результате которой появились новые местные органы власти. В финансовой сфере ими стали казенные палаты, с главным предназначением обслуживать фискальные интересы государства. Но этим их функции не ограничились, вскоре казенным палатам было поручено заниматься и дорожным строительством. Как следствие преобразований в местном управлении стало то, что Указом от 24 октября 1780 г. Канцелярия строения государственных дорог была упразднена. Готовые дороги перешли в ведение исправников и нижних земских судов, а для незавершенных дорог были учреждены особые экспедиции при губернских казенных палатах [ПСЗ. Т. XX. 1780. № 15074. С. 994—997].

В 1786 г., создавая новый дорожный орган — Комиссию о дорогах в государстве, Указ от 14 марта [ПСЗ. Т. XXII. 1786. № 16346. С. 546—549] широко не распространялся о необходимости хорошего содержания дорог,

но отмечал, что они нужны «для обеспечения сообщения между различными местами государства, для доставления в жизни человеческой нужного, для пособия торговле, следовательно, и для блага общего». Комиссия должна была разрабатывать генеральные планы строительства дорог в России, для этого получать из губерний дорожные карты, с обоснованием целесообразности действующих и проектируемых к строительству дорог, а также сведения о материальных ресурсах, имеющихся на местах, и о потребности в строительстве мостов и отводных труб, с примерными затратами на их сооружение. Организация строительства дорог возлагалась на экспедиции при губернских казенных палатах. Комиссия же контролировала в целом ход строительства дорог во всех губерниях, получая от экспедиций отчеты о выполненных работах и израсходованных средствах. Казенные палаты и казначейства на местах осуществляли непосредственный контроль за строительством, включая ревизии счетов, казенные взыскания и прочие. В апреле этого же года был утвержден штат Комиссии и ее доклад о строительстве дороги между Петербургом и Москвой. Таким образом эта дорога стала первым практическим опытом для нового учреждения. Уже представленные на тот момент в Сенат планы и сметы по этой дороге тверским и новгородским генерал-губернаторами были переданы Комиссии. Но век Комиссии оказался не долгим — через 10 лет, в декабре 1795 г. Екатерина II сократила штат Комиссии [ПСЗ. Т. XXIII. 1795. № 17420. С. 848], а на следующих год уже новый император Павел I своим указом ликвидировал ее как ненужную [ПСЗ. Т. XXIV. 1796. № 17670. С. 247]. Этим же указом он упразднил и особые дорожные экспедиции в губерниях, а инженеры и дорожные офицеры были переданы в штаты губернских правлений и казенных палат.

Наряду с сухопутными дорогами Екатерины сразу же обратила свой взор и на водные пути сообщения. Как и Петр I, она хорошо понимала роль каналов для развития речного судоходства в стране. В начале 1760-х гг. речной путь от Рыбинска до Новой Ладоги через Тверь, боровицкие пороги и Новгород составлял 1120 верст. Но это расстояние можно было сократить вдвое, избрав иной маршрут, а именно по рекам Мологе, Чагодощей, Гарюне, по озеру Соминскому, рекам Тихвинке и Сяси, а далее соорудив канал до Волхова, в этом случае водный путь составил бы 592 версты. В 1764 г. приняли решение прорыть Сяский канал, и на следующий год приступили к его строительству. Однако работы неоднократно останавливались. В 1781 г. Сенат передать строительство канала в ведение генерал-губернатора Тверской и Новгородской губерний Брюса, но ускорить темпы сооружения не удалось, сложность рельефа, ограниченность финансовых средств и низкая техническая вооруженность не позволяли это сделать. Строительство канала завершили лишь в 1802 г. Таким образом, канал длиной 10 км без шлюзов и плотин строили 36 лет [4, стр. 54].

Проявляя заботу о сохранности старейшей Вышневолоцкой водной системы, сооружения которой были переданы еще Петром I Сердюкову, правительство в 1774 г. выкупило их у его наследников. В 1778 г. был утвержден особый штат для обслуживания ветшавших искусственных сооружений [ПСЗ. Т. XX. 1778. № 14809. С. 755], а саму систему разделили на три части: Вышневолоцкую от Твери до Мстинского шлюза; Мстинскую от шлюза до Новгорода и Волховскую от Новгорода до Ладожского канала.

В 1782 г. водные пути в целом подверглись структурным преобразованиям. Именной указ от 27 октября [ПСЗ. Т. XXI. 1782. № 15562. С. 718] разделил их на две части: одну составили системы, строительство искусственных сооружений на которых было полностью завершено, и их передали в ведение местных генерал-губернаторов; вторую — водные линии, на которых велись работы. Эти последние стали заботой особого ведомства водных коммуникаций [5, стр. 13].

Продолжая совершенствовать Вышневолоцкую водную систему с целью повысить уровень воды в ней, были проведены серьезные работы. Все деревянные шлюзы и бейшлоты (плотины, запирающие водохранилище) перестроили в гранитные, прорыли Сиверский канал из устья Мсты к истоку Волхова из озере Ильмень. Основные работы были закончены в 1783 г. В результате Вышневолоцкая система вышла на уровень первоклассного государственного сообщения. Екатерина сама пожелала осмотреть сооружения, в память об этом событии были установлены четыре столба-мальдона [4, стр. 17—18]. И в дальнейшем императрица продолжала следить за состоянием этой системы. Летом 1795 г. Екатерина II наблюдала, как суда проходят Вышневолоцкую водную систему, после чего последовал указ о перестройке пришедших в ветхость сооружений и строительстве дополнительного шлюза. Под руководством Я. Е. Сиверса были построены дополнительные резервуары, плотина, прочищены русла рек, приведены в порядок все бечевники — специально оборудованные полосы вдоль системы для движения бурлаков и лошадей, тянувших суда [6, стр. 478].

Серьезным препятствием для успешного ведения торговли русскими купцами с использованием водных путей сообщения являлось отсутствие правовой базы. Долгое время в России не было устава купеческого водоходства, это вынуждало русских купцов руководствоваться нормами законов иностранных государств. Наконец 1 июня 1781 г. был принят Устав [ПСЗ. Т. XXI. 1781. № 15176. С. 17—186], и многие спорные вопросы получили в нем разрешение. Так, Устав определил права и обязанности хозяев кораблей, их нанимателей и служащих на судах. Добросовестным судоходцам, имеющим на то свидетельство хозяина судна, разрешено было на пристанях приморских городов записываться в мореходы, наниматься и ходить на российских купеческих кораблях. Они вправе были из своей среды выбирать главного артельщика и нескольких

старшин для наблюдения за служащими судов, отстаивая их интересы [ПСЗ. Т. XXI. 1781. № 15176. С. 157].

Устав способствовал расширению торговых отношений внутри страны и за ее пределами, где она осуществлялась на основе принятой в 1780 г. «морской конвенции для охранения нейтрального торгового кораблеплавания». Кроме того были учреждены генеральные консульства в нескольких заграничных портах. И действительно, если в 1762 г. объемы вывозимого из страны товара не превышали в денежном выражении 13 млн руб., то к концу столетия они уже доходили до 57 млн руб. Ввоз в страну товаров за этот же период вырос в такой же пропорции, увеличившись с 8 до 39 млн руб. [2, стр. 165—166].

В 1781 г. была обнародована и вторая часть Устава купеческого водоходства [ПСЗ. Т. XXI. 1781. № 15285. С. 312—336], содержащая нормы регулирующие страхование кораблей на случаи кораблекрушения и порчи товаров. Однако поскольку в это время в России еще не было страховых обществ, они появятся только в правление Николая I. Хозяева судов вынуждены были страховать русские корабли и товары в иностранных страховых обществах, что создавало много неудобств. Кроме того, иностранные страховые общества неохотно брались страховать корабли русского флота, поскольку многие из них управлялись малоопытными корабельщиками [3, стр. 49—50].

Анализ деятельности Екатерины II в транспортной сфере позволяет заметить, что достижения императрицы здесь стали результатом общего успеха, которого добилось ее правительство в целом в материальной сфере государства, и, как отмечал Ключевский, «материальные средства увеличились в громадных пропорциях».

Вопросы устройства сухопутных и водных путей сообщения стали предметом внимания правительства Екатерины с момента ее воцарения на престол, поскольку она хорошо осознавала зависимость от них процветания торговли и промышленности, а следовательно, и развития экономики в целом. Зоркий взгляд императрицы, гибкая кадровая политика позволяли привлекать лиц, способных решить любые поставленные задачи. Период царствования Екатерины II занял в истории России особое место. Особенностью его явилось то, что преобразователю, а им была прежде всего сама императрица, удалось воплотить в жизнь свои замыслы, не вызвав серьезных социальных потрясений. Результатом преобразований Екатерины II стало то, что Россия получила более крепкую правовую и институциональную основу.

Литература

1. Мигулин, П. П. Экономический рост Русского государства за 300 лет. — Москва, 2012.
2. Лаппо-Данилевский, А. С. Собрание и свод законов Российской империи, составленные в царствование императрицы Екатерины II.Очерк внутренней политики императрицы Екатерины II. — Москва, 2011.

3. Семенов, А. Изучение исторических сведений о Российской внешней торговле и промышленности с половины XVII столетия по 1858 год. — Часть вторая. — Санкт-Петербург, 1859.
4. Широкова, В. А. Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы / В. А. Широкова [и др.]. — Москва : ИПП КУНА, 2011.
5. Житков, С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798—1898. — Санкт-Петербург, 1900.
6. Середа, Н. В. Вышневолоцкая водная система // Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): Энциклопедия : в двух томах. — Т. 1. — Москва : Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2009.

References

1. Migulin, P. P. Ekonomicheskiy rost Russkogo gosudarstva za 300 let [Economic growth of the Russian state for 300 years]. — Moskva, 2012.
2. Lappo-Danilevskiy, A. S. Sobraniye i svod zakonov Rossiyskoy imperii, sostavlennyye v tsarstvovaniye imperatritsy Yekateriny II [Collection and code of laws of the Russian Empire, drawn up in the reign of Empress Catherine II]. Ocherk vnutrenney politiki imperatritsy Yekateriny II. — Moskva, 2011.
3. Semenov, A. Izucheniye istoricheskikh svedeniy o Rossiyskoy vneshney torgovle i promyshlennosti s poloviny XVII stoletiya po 1858 god [Study of historical information about the Russian foreign trade and industry from the middle of the XVII century to 1858]. — Chast' vtoraya. — Sankt-Peterburg, 1859.
4. Shirokova, V. A. Vyshnevolotskaya vodnaya sistema: retrospektiva i sovremennost'. Gidrologo-ekologicheskaya obstanovka i landshaftnyye izmeneniya v rayone vodnogo puti. Ekspeditsionnyye issledovaniya: sostoyaniye, itogi, perspektivy [Vyshnevolotskaya water system: retrospective and modernity. Hydrological and ecological situation and landscape changes in the area of the waterway. Expeditionary research: state, results, prospects] / V. A. Shirokova [i dr.]. — Moskva : IPP KUNA, 2011.
5. Zhitkov, S. M. Istoricheskiy obzor ustroystva i soderzhaniya vodnykh putey i portov v Rossii za stoletniy period: 1798—1898 [A historical review of the structure and maintenance of waterways and ports in Russia over a hundred-year period: 1798–1898]. — Sankt-Peterburg, 1900.
6. Sereda, N. V. Vyshnevolotskaya vodnaya sistema [Vyshnevolotskaya Water System] // Ekonomicheskaya istoriya Rossii (s drevneyshikh vremen do 1917 g.): Entsiklopediya : v dvukh tomakh. — T. 1. — Moskva : Rossiyskaya politicheskaya entsiklopediya (ROSSPEN), 2009.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 348.3

© Косолапов Юрий Вячеславович
— кандидат химических наук, доцент кафедры таможенного права и организации таможенного дела Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Сивова Анна Александровна
— кандидат филологических наук, ведущий научный сотрудник ФКУ НИИ ФСИН России

Специальный железнодорожный транспорт для перевозки правонарушителей в России в 1950—1980-е годы

Аннотация. Во второй половине XIX в. железные дороги произвели революцию не только в экономике и военном деле, но и в этапировании заключенных, именно тогда зародился специальный железнодорожный транспорт для перевозки правонарушителей в России. Он прошел эволюцию от вагонов для перевозки арестантов конца XIX в. — начала XX в., именуемых в народе в разные исторические периоды «арвагонами», «краснухами», «теплушками», «столыпинскими», до вагонов нового поколения. Переломные изменения в техническом оснащении специальных вагонов произошли в 1950—1980-е гг.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; специальный вагон; конвоирование; правонарушители.

© Yury V. Kosolapov
— Candidate of Chemical Sciences, associate professor of the department of customs law and organization of the customs affairs, Law Institute of the Russian University of Transport

© Anna Al. Sivova
— Candidate of Philological Sciences, leading researcher of Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Special railway transport for transportation of offenders in Russia in the 1950—1980s

Abstract. In the second half of the XIX-th century the railways revolutionized not only in economics and in military affairs, but also in prisoners' escort. It was then that a special railway transport appeared to transport offenders in Russia. It improved from cars for prisoners' transportation of the late XIX-th century - the beginning of the 20th century, which were referred to by the people in different historical periods as "arvagon", "krasnukha", "teplushka", "stolypinskaya", to the wagons of the new generation. The crucial changes in the technical equipment of special cars/wagons occurred in the 1950-1980s.

Keywords: railway transport; special-purpose car/wagon; police convoy/escort; offenders/criminals.

Конвойная служба уголовно-исполнительной системы прошла долгий и весьма продуктивный путь развития. История становления специального железнодорожного транспорта для конвоирования правонарушителей в России берет свое начало в 1858 г., когда на Александровском заводе Санкт-Петербурга были построены первые четыре вагона для перевозки арестантов [2]. Однако специальные вагоны, приближенные по своим техническим характеристикам к современным, появились только спустя столетие в 1950—1960-е гг.

В настоящее время специальный наземный транспорт для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, максимально оснащен необходимыми техническими средствами для комфортного размещения правонарушителей. Так, современный специальный вагон, применяемый при конвоировании спецконтингента, представляет собой модификацию стандартного пассажирского вагона и не имеет ничего общего с вагонами для перевозки арестантов конца XIX в. — начала XX в., именуемыми в народе в разные исторические периоды «арвагонами», «краснухами», «теплушками», «столыпинскими» и др.

С развитием железнодорожных перевозок конструкция вагонов совершенствовалась. В 1954 г. утверждается План основных мероприятий по улучшению служебной деятельности Министерства внутренних дел: «В связи с невозможностью использования тюремных вагонов старого типа, постройки 1892—1912 гг., при перевозках контингентов плановыми конвоями и недостатка вагонов типа "З" для бесперебойного и полного обслуживания обменных пунктов — представить руководству МВД ходатайство о переоборудовании из цельно металлических пассажирских вагонов (ЦМВ) 100 вагонов в тюремные, а старые тюремные вагоны передать МПС… А также в целях дальнейшего совершенствования службы конвоирования и своевременного предупреждения попыток к побегам конвоируемого контингента — шире развернуть рационализаторскую работу по применению и использованию технических средств охраны».

С 1956 г. в МВД СССР осуществлялось два вида конвойной охраны — внутренними войсками и конвойной охраной мест заключения. Задачи по конвоированию осужденных эшелонными, плановыми и сквозными конвоями из одних мест заключения в другие, конвоированию их в суды и военные трибуналы, из тюрем и колоний к тюремным вагонам (пароходам) на пунктах обмена и обратно продолжали выполнять соединения и части конвойной охраны мест заключения.

Специальные железнодорожные вагоны моделей 28 СБ и 61-512 постройки 1961—1974 гг. имели цельнометаллический кузов (ЦМВ), длину — 23,6 м, ширину — 3106 мм; тара вагона составляла 53 т, число мест — 80. Вагон был оборудован: индивидуальной электростанцией — 2,4 квт с передачей; принудительной вентиляцией с подогревом воздуха в зимний период; холодильной установкой для охлаждения продуктов — ФАК-0,7; тележками КВЗ-5 на роликовых подшипниках; термодатчиками контроля нагрева букс; электропневматическим тормозом; сигналами контроля налива воды; водяным отоплением; душевой установкой для личного состава караула [1].

В вагоне имелись: служебное отделение с распорядительным электрическим щитом и двумя спальными местами для обслуживающего персонала; купе начальника караула с двумя спальными местами с нумератором внутренней сигнализации, шкафчиком для документов, сейфом для хранения оружия и морскими часами, купе караула на шесть спальных мест; кухня для приготовления пищи личному составу караула с комбинированным электрокипятильником, пятью большими и четырьмя малыми камерами. Камеры отделялись от служебных отделений дверью с автоматическим замком. Для снабжения спецконтингента водой имелся бак на 100 л и два переносных бачка емкостью по 16 л.

Серьезная реорганизация войсковых формирований правопорядка произошла в 1968 г., когда Министерство охраны общественного порядка РСФСР было переименовано в Министерство внутренних дел СССР (25 ноября 1968 г.), а бывшие внутренние войска Министерство охраны общественного порядка РСФСР стали частью системы Минобороны. Постановлением Совета Министров СССР 19 ноября 1968 г. № 896-312 «О составе внутренних войск» внутренняя и конвойная охрана были отнесены к внутренним войскам.

1971—1975 гг. прошел широкомасштабный процесс перевооружения внутренних войск стрелковым оружием, техническими средствами охраны, оснащения транспортом и средствами связи. В рассматриваемый период на службе использовалось 395 специальных вагонов. Однако к 1975 г. парк специальных железнодорожных вагонов удалось обновить лишь на 23,4%. Для успешного освоения растущего объема перевозок правонарушителей осуществляется большая программа технического совершенствования специальных вагонов. В 1973—1980 гг. для перевозки осужденных по магистральным железным дорогам колеи 1520 мм

использовался вагон специальный модели ЦМВ 61-512, построенный на базе цельнометаллического вагона 28СБ образца 1961—1976 гг.

Вагоны постройки 1974 г. имели следующие характеристики: кузов цельнометаллический, длина — 23,6 м, ширина — 3106 мм; тара вагона — 53,8 т.

Количество мест для осужденных (при продолжительности перевозки до четырех часов) — 104; количество мест для осужденных (при продолжительности перевозки более четырех часов) — 80; 10 служебных мест; вагон был оборудован: индивидуальной электростанцией — 8 кВт с текстропно-редукторно-корданным приводом; принудительной вентиляцией с подогревом воздуха в зимний период и противопожарной заслонкой; холодильной установкой для охлаждения продуктов ФАК-07; КВЗ-ЦНИИ тип 1 на роликах с боковыми амортизаторами; термодатчиками контроля нагрева букс; электропневматическим тормозом; сигналами контроля окончания налива воды; самостоятельным водяным двухстороннего действия отоплением; переходными площадками баллонного типа; подвагонной пролетной магистралью на 3000 вольт; стационарной радиоантенной с выводом в купе караула; поездной радиотрансляционной сетью на 3 точки; баком для питьевой воды на 100 л и двумя переносными по 16 л [1].

Вагоны имели: служебное отделение с распорядительным электрическим щитом; купе начальника караула с нумератором сигнализации; шкафчиком для документов, сейфом для хранения оружия, морскими часами; купе караула на шесть спальных мест; кухню для приготовления пищи личному составу; комбинированный электрокипятильник, душевую установку; два туалета — для личного состава и спецконтингента; пять больших и четыре малых камеры. Большой коридор и камеры отделены от служебных помещений дверью с автоматическим замком.

В целях предотвращения противоправных действий со стороны конвоируемых каждая дверь камеры имела два замка: верхний — щеколдный с крючком, нижний — автоматический. Все двери имели окна (кормушки), закрывающиеся сплошной металлической створкой со специальным замком. В камерах устанавливались диваны первого яруса, полки с откидными клапанами и полки третьего яруса. Для изоляции осужденных решетчатая дверь камеры № 9 (для модели ЦМВ61-824 — камеры № 8) прикрывалась глухой створкой-ставнем, запираемой двумя «барашками». В створке прорезался смотровой глазок. Нумерация дверей начиналась с некотлового конца вагона. В тамбурах имелись двери для входа в коридор вагона, для перехода в соседний вагон и две боковые выходные двери. Боковые и торцевые тамбурные двери имели тройные запоры, двери для входа в коридор вагона — двойные запоры, двери в купе начальника и состава караула — одинарные запоры.

Специальные вагоны модели ЦМВ 61-512 [1] оснащались сигнализационными средствами оповещения, состоящими:

— из восьми вызывных кнопок, смонтированных на боковинах под резиновыми диафрагмами (по две кнопки у входной тамбурной двери);

— двух звонковых кнопок, расположенных на боковине большого коридора, напротив третьей и седьмой камер;

— нумератора на 10 номеров, установленного на перегородке в купе начальника караула.

Цепи сигнализации питались от вагонной цепи постоянного тока напряжением 50 В. Включение питания и защита были предусмотрены на пульте управления электрооборудованием вагона.

Камеры оборудовались верхними и нижними жесткими деревянными полками толщиной 40—45 мм. Нижние полки жестко закрепляются на высоте 400 мм от уровня пола. К одной из верхних полок предусматривается установка откидного клапана из досок толщиной 40—45 мм.

Камеры со стороны коридора оборудовались сдвижными решетчатыми дверями с замковыми устройствами и окнами.

В большом коридоре устанавливались:

— две розетки для подключения переносной лампы, применяемой для осмотра камер вагона;

— две вызывные кнопки для подачи звукового и светового сигнала на нумератор в купе начальника караула.

Тамбурные стены и перегородки вагона — металлические, в них устраивались двери в камеру, купе администрации, купе караула и котельное помещение. По концам кузова вагона имелись тамбуры с двумя боковыми проходами, двери которых унифицированы. Двери в камеры также имели унифицированные замки. Открывание и закрывание дверей осуществлялось только со стороны купе администрации и купе караула. Все окна вагона оборудовались решетками. Купе караула и камера разделялись перегородкой, выполняемой из стального листа толщиной 2 мм и на высоте 1,2 м от уровня пола, переходящей в решетчатую. Перегородки имели створчатые двери, открывающиеся в сторону купе караула и купе администрации. Двери были сплошными до высоты 1,2 м от уровня пола и далее переходили в решетку. Решетки перегородок и дверей выполнялись из стального прутка диаметром 6 мм, с ячейкой 60×60 мм. Входные боковые двери тамбура и дверь из коридора котлового конца вагона в большой коридор оборудовались датчиками, подающими звуковой и световой сигнал на нумератор в купе начальника караула при открывании двери. На крыше спецвагонов устанавливалась горизонтальная лучевая радиоантенна для приема передач на длинных и средних волнах. Радиооборудование состояло из трех радиоточек, расположенных в купе начальника караула, в купе караула и купе проводников.

В период эксплуатации цельнометаллических вагонов моделей 61-512, 28 СБ (с 1961 по 1977 гг.) были выявлены некоторые недостатки в их оборудовании и высказаны предложения по повышению надежности охраны осужденных и улучшению условий несения боевой службы составом караула. В целях дальнейшего совершенствования оборудования вагона в 1980 г. была завершена разработка технической документации на новый вагон модели ЦМВ 61-519.

В январе 1981 г. был построен и испытан опытный образец, серийный выпуск начался с 1982 г. За основу новой модели вагона была принята выпускаемая до 1981 г. модель 61-512 с внесением в его конструкцию следующих изменений: установлены датчики обнаружения, подведен в каждую камеру трубопровод, улучшена система вентиляции на кухне, оборудована обогревающим устройством труба мойки, введены выдвижная подножка, электроугольное отопление, полки и шкафы в кухни выполнены из алюминиевых каркасов и установлены замки новой конструкции в дверях камер. Датчики обнаружения контактного типа устанавливались у наружных дверей тамбуров и служили для выдачи звукового и светового сигналов на существующий нумератор при несанкционированном открывании дверей. Трубопровод для подачи кипяченой питьевой воды от комбинированного электрокипятильника имел общий кран подачи воды (установлен в служебном коридоре), регулировочный вентиль (установлен в общем большом коридоре). Трубопровод в каждой камере (кроме № 9) заканчивался кнопочным краном, при нажатии на который потребитель получал воду [1]. Вентиляция на кухне была улучшена путем введения устройства для вытяжки разогретого плитного воздуха. Эта система действовала как во время движения поезда, так и во время его стоянки. Этим устройством является дополнительный металлический кожух с дверцами, которым закрывалось все пространство между поверхностью плиты и существующим вытяжным зондом. В воздуховод зонта монтировался вытяжной вентилятор, включатель которого размещался на стене в помещении кухни. Сливная труба мойки кухни оборудовалась обогревающим устройством, исключающим замерзание сливаемой наружу воды. Таким устройством являлась вторая труба с воронкообразным захватом. Дополнительная выдвижная четвертая подножка введена для удобства входа в тамбур вагона на станциях (в местах остановки поезда), не имеющих высоких платформ.

Электроугольное отопление позволяло при следовании вагона на электрифицированных участках железных дорог исключить применение каменного угля и других видов твердого топлива в системе отопления вагона и освободиться от нежелательных последствий его применения (запыленности, загазованности, доставки и хранения топлива и т. д.).

В 1985 г. разрабатывается и внедряется в практическую деятельность подразделений по конвоированию специальный вагон модели ЦМВ

61-824, имеющий следующие характеристики: длина кузова 23 600 мм; ширина кузова 3100 мм; масса тары вагона не более 52 т; количество мест для осужденных (при продолжительности перевозки до четырех часов) — 98; количество мест для осужденных (при продолжительности перевозки более четырех часов) — 75; количество служебных мест — 11. Оборудование вагона такое же, как для модели ЦМВ 61-519, за исключением следующих особенностей: уменьшено количество камер, введено служебное отделение, пульт управления электрооборудованием перенесен из купе проводников в служебное помещение и установлен дополнительный охладитель воды.

Таким образом, 1950—1980-е гг. стали переломными в конструировании и использовании специальных железнодорожных вагонов при перевозке осужденных и лиц, находящихся под стражей. Их оснащение необходимыми техническими средствами для комфортного размещения людей позволило приблизить конвоирование правонарушителей в России к нормам, рекомендованным международными организациями по защите прав подозреваемых, обвиняемых и осужденных.

Рассматриваемый период в развитии конвойных подразделений завершился Указом Президента РСФСР от 20 октября 1991 г. «О передаче внутренних войск МВД СССР, дислоцирующихся на территории РСФСР, под юрисдикцию РСФСР»; все объединения, соединения, части и военные училища внутренних войск, дислоцированные на территории РСФСР, были приняты под юрисдикцию и подчинены МВД России.

Литература

1. Органы и войска МВД России: Краткий исторический очерк. — Москва : Объединенная редакция МВД России, 1996.
2. Высочайше утвержденное Положение о перевозках арестантов по железным дорогам от 24 марта 1877 г. № 57096 // ПСЗРИ. Собрание (1825—1881). Т. 52 (1877). Ч. I. С. 234—246.

References

1. Organy i voyska MVD Rossii [Bodies and troops of the Ministry of Internal Affairs of Russia]: Kratkiy istoricheskiy ocherk. — Moskva: Ob"yedinennaya redaktsiya MVD Rossii, 1996.
2. Vysochayshe utverzhdennoye Polozheniye o perevozkakh arestantov po zheleznym dorogam ot 24 marta 1877 g. № 57096 [The highest approved Regulation on the transportation of prisoners by railways of March 24, 1877, No. 57096] // PSZRI. Sobraniye (1825—1881). T. 52 (1877). CH. I. S. 234—246.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	**REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"**
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.	Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.
Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru **Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6	**All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.
Объем статей - от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5 - 1,1 усл.п.л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл.п.л.) При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).	**The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).
Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в круглых скобках или внизу страницы по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0.5 – 2008 «Библиографическая ссылка».	References to Internet resources and archival documents are enclosed in parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST R 7.0.5 - 2008 "Bibliographic reference".
Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.	**The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.
Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: • фамилия, имя, отчество всех авторов полностью	**The information about authors** is given both in Russian and in English: • surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author;

- полное название организации — места работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес.
- должность, звание, ученая степень каждого автора
- адрес электронной почты для каждого автора

Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200–250 слов на русском и английском языках**.**

Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6-10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ 7.0.5-2008.

Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала.

Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.

- official name of the organization in Nominative case (where EACH author works) with its full postal address;
- position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author;
- contacts (an e-mail) of EACH author.

An abstract is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200–250 words is recommended both in Russian and in English.

Keywords are given both in Russian and in English. There should be 6-10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0.5-2008 "Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation". Normative material should not be included into the list.

All papers are peer reviewed. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material.

The text originality should be not less than 75% of the total paper.