# ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 3(31)/2019

Издается с января 2016 г.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

| Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2019. № 3 (31) | The online scientific journal “Transport law and security” 2019. № 3 (31) |
|---|---|
| Дата размещения номера — 15 октября 2019 г.<br>Журнал издается с января 2016 г.<br><br>Научное направление периодического издания: 12.00.00 Юриспруденция; 08.00.05 Экономика и управление народным хозяйством.<br><br>Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г.<br>Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.<br>Телефон: 8 (495) 681-90-19.<br>Факс: 8 (495) 684-2849.<br>E-mail редакции: albinadg@mail.ru<br><br>Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/<br><br>Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»<br><br>Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.<br><br>Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868.<br>Периодичность: четыре раза в год.<br><br>Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru). | The date of the issue is the 15-th of October, 2019.<br>The journal has been published since January 2016.<br>The research areas of the publications are 12.00.00 Jurisprudence; 08.00.05 Economy and management of national economy<br><br>The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015.<br><br>The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994.<br>Tel.: 8 (495) 681-90-19;<br>Fax.: 8 (495) 684-2849;<br>Email: albinadg@mail.ru.<br><br>The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/<br><br>The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”.<br><br>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.<br><br>The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868.<br><br>The journal is issued 4 times a year.<br><br>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 (MIIT), 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 (MIIT) |
| **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 (MIIT), 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 (MIIT) |
| **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 (MIIT) |
| **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** — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) | **Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, docent, head of the department “Administrative Law, Ecological Law and Information Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT) |
| **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 (MIIT) |
| **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 |
| **Аль Али Насер Абдель Рахим** — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) | **Al Aly Naser Abdel Rakhim**, Candidate of Law, associate professor of the department “Administrative Law, Ecological Law and Information Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT) |

| 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<br>**Ответственный за сайт** — ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич | **Executive editor** is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna<br>**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


## ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**Корякин В. М., Сандырева Е. В.**
Договор аутсорсинга и возможность его применения в правоотношениях по обеспечению транспортной безопасности ..... 12

**Орлов Ю. Ю.**
Определение коррупционно уязвимых участков в закупках, проводимых ОАО «Российские железные дороги» ..... 19

## УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

**Тараскаев С. А.**
Проблемы и перспективы криминалистического исследования запорно-пломбировочных устройств, используемых в грузовых поездах ..... 27

## ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**Власов А. В., Штепа Т. В.**
К вопросу о применении ERP-систем во внешнеэкономической деятельности и логистике ..... 33

**Черемина Е. И.**
Влияние цифровых технологий на модернизацию транспортной отрасли ..... 40

## ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

**Духно Н. А.**
Сетевое обучение в транспортных вузах ..... 48

## ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

**Куликов А. В., Тюленев Н. И.**
Особенности правового регулирования железнодорожного транспорта в России и Европейском Союзе и необходимость их гармонизации ..... 62

## ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

**Петров Ю. И.**
Развитие сухопутных путей сообщения и транспортного законодательства в России во второй четверти XIX столетия ..... 72

Поздравляем! ..... 81

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» ..... 83

# Contents


## CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

**Koryakin Viktor V., Sandyreva Elena V.**
The outsourcing agreement and the possibility of its application in legal relations to enforce transport security ..... 12

**Orlov Yuriy Yu.**
Identification of corruption-sensitive areas in purchase conducted by OJSC “Russian Railways” ..... 19

## CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

**Taraskaev Sergey An.**
Problems and prospects of forensic research of locking and sealing devices used on freight trains ..... 27

## INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

**Vlasov Aleksandr V., Shtepa Tatiyana V.**
To the question of ERP-systems application in foreign economic activity and logistics ..... 33

**Cheremina Elena Ig.**
The impact of digital technology on transport industry modernization ..... 40

## TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

**Dukhno Nikolay Al.**
Network education in the transport universities ..... 48

## FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

**Kulikov Aleksandr V., Tyulenev Nikita Iv.**
Features of legal regulation of railway transport in Russia and in the European Union and the necessity to harmonize them ..... 62

## HISTORY OF TRANSPORT LAW

**Petrov Yury Iv.**
The development of land routes and transport legislation in Russia
in the second quarter of the XIX-th century ..... 72

Congratulations! ..... 82

Requirements for the materials submitted for publication
in the journal “Transport law and security” ..... 83

# ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.4

**© Корякин Виктор Михайлович**
— доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Гражданское право, международное частное право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта

**© Сандырева Елена Вячеславовна**
— аспирант Юридического института Российского университета транспорта

## Договор аутсорсинга и возможность его применения в правоотношениях по обеспечению транспортной безопасности[1]

**Аннотация**. В статье раскрывается правовая природа договора аутсорсинга, его особенности и специфика в системе гражданско-правовых договоров. Показано, что этот договор относится к числу непоименованных в ГК РФ договоров и представляет собой соглашение, по которому организация передает некоторые неосновные, обеспечивающие функции на исполнение иным организациям, располагающим для этого соответствующими кадровыми ресурсами и опытом деятельности. Дана оценка возможности применения данной договорной конструкции к сфере обеспечения транспортной безопасности. Транспортная организация имеет возможность и право реализовывать возложенную на нее функцию обеспечения транспортной безопасности путем заключения гражданско-правового договора (договора аутсорсинга) с аккредитованными в установленном порядке юридическими лицами (подразделениями транспортной безопасности), которые осуществляют защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

[1] Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований в рамках научного проекта № 19-011-00658 «Транспортная безопасность: теоретико-правовые основы, административно-правовые и уголовно-правовые средства обеспечения в Российской Федерации».

**Ключевые слова**: договор аутсорсинга; транспортная безопасность; гражданско-правовой договор; подразделение транспортной безопасности.

**© Viktor V. Koryakin**
— Doctor of Law, professor, head of the department of civil law, international private law and civil procedure, Law Institute of the Russian University of Transport

**© Elena V. Sandyreva**
— post-graduate, Law Institute of the Russian University of Transport

## The outsourcing agreement and the possibility of its application in legal relations to enforce transport security[1]

**Abstract.** The current paper deals with the legal nature of the outsourcing agreement, its features and specificity in the system of civil law contracts. It has been shown that this agreement is one of the unnamed agreements in the Civil Code of the Russian Federation and is an agreement under which the organization transfers some non-essential functions to other organizations that have the appropriate human resources and experience for their execution. There has been given an estimation to the possibility to apply this contractual design to the field of transport security enforcement. A transport organization has an opportunity and a right to fulfill the function of transport security enforcement by concluding a civil law contract (the outsourcing agreement) with legal entities accredited in the established manner (transport security units) that protect transport infrastructure and vehicles from unlawful interference.

**Keywords:** the outsourcing agreement; transport security; civil contract; transport security division.

Одним из принципов гражданского права является свобода договора, который в числе прочего означает, что в соответствии с п. 2 ст. 321 ГК РФ стороны могут заключить договор, как предусмотренный, так и не предусмотренный законом или иными правовыми актами. К договору, не предусмотренному законом или иными правовыми актами, при отсутствии признаков смешанного договора правила об отдельных видах договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами, не применяются, что не исключает возможности применения правил об аналогии закона (п. 1 ст. 6 ГК РФ) к отдельным отношениям сторон по договору.

К числу таких непоименованных в гражданском законодательстве договоров относится договор аутсорсинга. При этом следует заметить, что, несмотря на довольно широкое распространение аутсорсинга в России, само его понятие в российском законодательстве отсутствует. Термин «аутсорсинг» заимствован из английского языка (*outsourcing*) и дословно переводится как использование чужих (внешних) ресурсов для решения собственных задач. В самом общем виде, как указывают специалисты, смысл аутсорсинга сводится к следующему: сосредоточьте все ресурсы на том виде деятельности, который является основным для организации, и передайте остальные поддерживающие или вспомогательные функции специализированной (профессиональной) организации (аутсорсинговая компания, аутсорсер) [1, стр. 10]. Как писал Генри Форд более 80 лет назад, «если есть что-то, что мы не умеем делать лучше и дешевле, чем наши конкуренты, то нет смысла делать это вообще; такую работу мы должны передать тем, кто ее выполнит с заведомо лучшим результатом» [1, стр. 10].

И. А. Ещенко определяет договор аутсорсинга как «соглашение, в результате которого одна сторона (заказчик) за вознаграждение передает свои функции или виды деятельности (производственные, сервисные, информационные, финансовые, управленческие и пр.) либо бизнес-процессы (организационные, финансово-экономические, производственно-технологические, маркетинговые и пр.) другой стороне (аутсорсеру), располагающей необходимым для этого квалифицированным персоналом (ресурсами), для участия в производственном процессе, управлении производством либо для выполнения иных задач, связанных с производством и (или) реализацией товаров заказчика» [2, стр. 4].

Рассмотрим вопрос о возможности применения договора аутсорсинга в правоотношениях, связанных с обеспечением транспортной безопасности, под которой согласно п. 10 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

В большинстве научных публикаций, посвященных правовым аспектам обеспечения транспортной безопасности, рассматриваются публично-правовые аспекты данного явления. Это обусловлено тем, что транспортная безопасность, являясь согласно Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683) неотъемлемым элементом системы национальной безопасности России, относится к сфере публичных интересов государства. Соответственно, и ее обеспечение осуществляется преимущественно с использованием публично-правовых средств, т.е. посредством установления дополнительных обязанностей, запретов и ограничений для субъектов транспортной деятельности и пользователей

услугами транспорта, осуществлением государственного контроля и надзора в данной сфере, установлением и применением мер административной и уголовной ответственности за несоблюдение требований в области транспортной безопасности и др.

Однако транспортная безопасность, являясь сложным, многоаспектным явлением, не может быть в должной мере обеспечена использованием мер только лишь публично-правового характера. Как показывает практика, в полной мере обеспечить транспортную безопасность возможно только используя комплексный подход, т.е. с применением всего многообразия правовых средств, в том числе мер гражданско-правового характера.

Применительно к обеспечению транспортной безопасности под правовыми средствами ее обеспечения следует понимать юридические способы реализации интересов государства и субъектов транспортной деятельности для достижения целей и решения задач в сфере безопасного функционирования транспортного комплекса страны.

Специфика гражданско-правовых средств обеспечения транспортной безопасности определяется особенностями гражданского законодательства, характером и правовой природой гражданских правоотношений. Эта специфика обусловлена основными началами гражданского законодательства, которое согласно ст. 1 ГК РФ основывается на признании равенства участников регулируемых им отношений, неприкосновенности собственности, свободы договора, недопустимости произвольного вмешательства кого-либо в частные дела, необходимости беспрепятственного осуществления гражданских прав, обеспечения восстановления нарушенных прав, их судебной защиты.

К числу гражданско-правовых средств обеспечения транспортной безопасности можно отнести, в частности, договорное регулирование общественных отношений в данной сфере. Возможность использования данного правового средства предусмотрена упомянутым выше основным законодательным актом по данному вопросу — Федеральным законом «О транспортной безопасности», где имеются специальные нормы на этот счет.

Так, из системного толкования норм п. 1 и 5 ст. 4 указанного Закона следует, что обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков, за исключением объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти.

Субъекты транспортной инфраструктуры вправе осуществлять возложенную на них функцию обеспечения транспортной безопасности двумя способами [Федеральный закон «О транспортной безопасности» (п. 9 ст. 1) к субъектам транспортной инфраструктуры относит юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и физических лиц, являющихся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или)

транспортных средств или использующие их на ином законном основании.]:

а) первый способ: путем создания и содержания в своей штатной структуре специальных лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности, включая персонал транспортной организации, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств. Указанные лица состоят в трудовых отношениях с соответствующей транспортной организацией, в их трудовые обязанности входит реализация мер по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, принадлежащих данной транспортной организации;

б) второй способ: путем заключения гражданско-правового договора с аккредитованными в установленном порядке юридическими лицами (подразделениями транспортной безопасности), которые осуществляют защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (п. 7.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»). По своей правовой природе данный договор можно отнести к договору возмездного оказания услуг (ст. 779 ГК РФ), по которому исполнитель (подразделение транспортной безопасности) обязуется по заданию заказчика (субъекта транспортной инфраструктуры) осуществлять деятельность по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и тем самым обеспечивать транспортную безопасность, а заказчик обязуется оплатить эти услуги. Особенностью такого договора является то обстоятельство, что к субъекту, оказывающему данный вид услуг, предъявляется специальное требование: он должен быть аккредитован в качестве подразделения транспортной безопасности. Ныне действующий Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним утверждены приказом Минтранса России от 1 апреля 2015 г. № 145. Несоблюдение этого условия, т.е. заключение такого договора с лицом, не прошедшим процедуру аккредитации, влечет недействительность гражданско-правовой сделки.

Как представляется, договор обладает всеми квалифицирующими признаками договора аутсорсинга:

— транспортная организация предписанную ей законом функцию обеспечения транспортной безопасности передает на исполнение сторонней организации — подразделению транспортной безопасности, которая специализируется на этом виде деятельности, располагает для этих целей необходимыми квалифицированными кадрами и иными ресурсами, имеет соответствующую аккредитацию на осуществление деятельности по обеспечению транспортной безопасности;

— работники подразделения транспортной безопасности не являются работниками транспортной организации, поскольку они состоят в

трудовых отношениях с подразделением транспортной безопасности, с которым заключен договор аутсорсинга, однако осуществляют трудовую деятельность в интересах субъекта транспортной инфраструктуры;

— договор о передаче функции обеспечения транспортной безопасности носит не разовый, а долгосрочный характер, поскольку заключается, как правило, на несколько лет с возможностью его пролонгации на следующий период.

Следует отметить, что при всей ее важности передаваемая на реализацию сторонней организации функция обеспечения транспортной безопасности не является для субъекта транспортной инфраструктуры (транспортной организации) основной, она носит обеспечивающий характер. Основной же функцией данного субъекта является обеспечение перевозочного процесса и содержание объектов транспортной инфраструктуры в надлежащем рабочем состоянии. То есть и в этой части отнесение рассматриваемого договора к категории договора аутсорсинга не противоречит сложившейся в науке гражданского права теории аутсорсинга, согласно которой на исполнение сторонней организации могут передаваться вспомогательные, обеспечивающие функции.

Передача субъектом транспортной инфраструктуры функции обеспечения транспортной безопасности на исполнение сторонней организации позволяет транспортной организации сосредоточиться на реализации своей основной задачи по предназначению — обеспечение устойчивого функционирования перевозочного процесса. В связи с этим аутсорсинг в отношениях по обеспечению транспортной безопасности можно рассматривать как способ оптимизации деятельности транспортной организации за счет концентрации усилий на осуществлении основной деятельности и передачи на длительной основе неосновной, обеспечивающей функции третьему лицу, специализирующемуся в области транспортной безопасности, с соответствующим сокращением персонала. У транспортной организации при заключении такого договора отпадает необходимость содержать в своем штате структурное подразделение и (или) работников, занимающихся обеспечением транспортной безопасности, что влечет определенный экономический эффект.

Кроме того, при заключении такого договора с транспортной организации снимается «головная боль», связанная с аттестацией сил обеспечения транспортной безопасности. Согласно ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности» органы аттестации, аттестующие организации, осуществляют проверку соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства РФ о транспортной безопасности. В случае передачи функции обеспечения транспортной безопасности сторонней

организации все эти вопросы, связанные с аттестацией сил транспортной безопасности, обязана решать уже не сама транспортная организация, а то подразделение транспортной безопасности, с которым заключен договор. Поскольку для этой специализированной организации обеспечение транспортной безопасности является основным видом деятельности, она обладает для этого разрешительными документами на осуществление этой деятельности (является аккредитованным лицом), квалифицированными кадрами, имеющими специальную подготовку, то, безусловно, эта специализированная организация может обеспечить транспортную безопасность субъекта транспортной инфраструктуры более эффективно и качественно, нежели штатное структурное подразделение данной транспортной организации.

Подводя итог, можно утверждать, что аутсорсинг в сфере обеспечения транспортной безопасности — это особый социально-экономический и правовой механизм достижения транспортной организацией экономической эффективности, в основе которого лежит разделение (специализация) деятельности (труда) и который предполагает передачу транспортной организацией неким «чужим» (внешним) исполнителям (аутсорсеру) функции обеспечения транспортной безопасности, которая в принципе может осуществляться транспортной организацией самостоятельно (в режиме инсорсинга), но с меньшим качеством и эффективностью.

**Литература**

1. Витко, В. С. Юридическая природа договоров аутсорсинга и аутстаффинга / В. С. Витко, Е. А. Цатурян. — Москва : Статут, 2012.
2. Ещенко, И. А. Договор аутсорсинга в гражданском праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2009.

**References**

1. Vitko, V. S. Yuridicheskaya priroda dogovorov autsorsinga i autstaffinga [Legal nature of outsourcing agreement and outstaffing contracts] /V. S. Vitko, Ye. A. Tsaturyan. — Moskva: Statut, 2012.
2. Yeshchenko, I. A. Dogovor autsorsinga v grazhdanskom prave [The outsourcing agreement in civil law]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. — Moskva, 2009.

# ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347:656.2.06

**© Орлов Юрий Юрьевич**
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Определение коррупционно уязвимых участков в закупках, проводимых ОАО «Российские железные дороги»

**Аннотация.** Закупки товаров, работ и услуг для обеспечения нужд государственных и муниципальных органов и предприятий Российской Федерации, а также для своевременного и полного удовлетворения потребностей государственных корпораций и компаний, субъектов естественных монополий, автономных организаций и хозяйственных обществ в уставном капитале которых доля Российской Федерации, субъекта РФ, муниципального образования превышает 50%, несмотря на свою необходимость в части касающейся развития предпринимательской среды и конкурентного рынка товаров, работ и услуг в Российской Федерации, неоднократно осуществлялись с нарушением действующего законодательства. Институт закупок в Российской Федерации, как и в любой другой стране, является полем для совершения преступлений как против интересов государственной власти, службы и органов местного самоуправления, так и посягающих на сферу экономических отношений и экономической деятельности.

В статье рассматриваются коррупционно уязвимые места в области закупок, проводимых государственной корпорацией «Российские железные дороги». Изучается законодательство в сфере закупок. Рассматриваются точки зрения зарубежных ученых по вопросу борьбы с коррупцией в транспортном секторе и закупках. Анализируются данные о проведении закупок, проводимых ОАО «Российские железные дороги», заключения, изложенные по результатам аудиторских проверок, проводимых в отношении указанного общества и дочерних организаций.

**Ключевые слова:** коррупция; закупки; ОАО «Российские железные дороги»; формула Клидгаарда; взятка; откат.

**© Yuriy Yu. Orlov**
— post-graduate, Law Institute of the Russian University of Transport

## Identification of corruption-sensitive areas in purchase conducted by OJSC “Russian Railways”

**Abstract.** The current paper analyzes the purchase of goods, works and services to meet the needs of state and municipal bodies and enterprises of the Russian Federation, as well as to timely and fully meet the needs of state corporations and companies, entities of natural monopolies, autonomous organizations and business entities in the authorized capital of which the share of the Russian Federation exceeds 50%, which have been carried out in violation of the current legislation despite its necessity to develop the business environment and the competitive commodity market, works and services in the Russian Federation. The purchase procedures in the Russian Federation, as in any other country, are a field for committing crimes both against the interests of state, service and local authorities, and for encroaching upon economic relations and economic activity. The paper discusses corruption-sensitive areas in purchases conducted by the state-owned corporation “Russian Railways” and studies the legislation in purchase procedures. There have been considered the points of view of foreign scientists on the issue of combating corruption in the transport sector and purchases. There have been analyzed the data on the purchases conducted by OJSC “Russian Railways”, and there have been made the conclusions according to the results of the audits in the mentioned company and subsidiaries.

**Keywords:** corruption; purchase; OJSC “Russian Railways”; R. Klitgaard’s formula; bribe; feedback.

Коррупция в сфере государственных закупок — общемировая проблема. Монополия, которая отягощена широкими дискреционными полномочиями государственных служащих в области принятия решений, слабой подотчетностью и высокой закрытостью, являются плодотворной почвой для появления и существования коррупции [1, стр. 85; 2; 3, стр. 233—295].

Международное научное сообщество уделяет большое внимание развитию института государственных закупок и борьбе с коррупцией в нем. В начале 2000-х ученым Робертом Клитгаартом была выведена формула коррупционной уязвимости в ключевых точках денежного потока, которая показывает риск возникновения коррупционных отношений. Данная формула выражается следующим образом [4, стр. 95; 5, стр. 204]:

| М | + | С | - | О | - | П | = | К |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Монополия | | Свобода действий | | Отчетность | | Прозрачность | | Коррупция |

Если смотреть на коррупцию широко, то можно увидеть ее суть, которая заключается в том, что при движении денег от бюджета до конкретного адресата существуют ключевые точки принятия решений, в которых денежная масса или интересы государства при ее распределении могут быть подвергнуты коррупционному влиянию.

Система государственных закупок в Российской Федерации формировалась как средство борьбы с коррупцией и развития предпринимательства в целях открытости, прозрачности и общедоступности на всей территории РФ, но даже в самой урегулированной системе присутствует человеческий фактор и законодательные несовершенства. В системе государственных закупок можно выделить следующие уязвимости: выбор и планирование проекта (целесообразность проекта, полнота требований к предмету тендера и т.д.), объявление тендера (ограниченная информация о тендере, несвоевременная публикация и т.д.), предварительный квалификационный отбор (искусственное отсеивание лишних участников путем усложнения процедуры подачи документов требованием к организации и ее компетентности), подготовка документации и подача предложений (техническая документация готовится под конкретное юридическое лицо, уклонение от стандартного формата тендера в сторону упрощенного формата с более низким административным контролем), оценка предложений и заключение контракта (лоббирование интересов, в конкурирующий предложениях одинаковые реквизиты, низкая квалификация членов комиссии и т.д.), реализация, административное сопровождение и контроль исполнения контракта (изменение условий тендера, увеличение цены тендера, отсутствие отчетной документации, смена руководства организации выполняющей контракт и т.д.) [6, стр. 393]. Объективно видно, что государственные закупки как отдельный институт несовершенны и требуют изменения как самого института, так и смежных институтов: уголовного и административного права, надзора, гражданского общества.

Транспортный сектор в общем и железнодорожный сектор в частности не избавлены от фактов коррупции. Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее — РЖД) являясь естественным монополистом [https://fas.gov.ru/documents/678637 (дата обращения: 29 июля 2019 г.)], единственным акционером которого является Российская Федерация [http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628& (дата обращения: 29 июля 2019 г.)], обеспечивает обслуживание, содержание и развитие всей железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, а также объектов социального, культурного, образовательного и физкультурно-оздоровительного назначения, хозяйственная деятельность которых не обходится без проведения закупок,

регулируемых Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

Коррупция в государственной корпорации возникает вследствие следующих управленческих ошибок: дискреционное финансирование, нехватка аудиторских ресурсов, неудовлетворительные методы и механизмы планирования, неэффективные модели государственных закупок, недостаточная цифровизация, низкий уровень зарплат персонала среднего и низкого уровня (специалисты, инженеры), лоббирование интересов бенефициарных подрядчиков, отсутствие ясных антикоррупционных стратегий. Тезисно можно сказать, что слабый руководящий менеджмент, действующий в личных, а не корпоративных и государственных интересах, порождает финансовые потери, которые несет корпорация. Так, с 2010 по 2014 г. РЖД демонстрировали снижение прибыли почти на 160%, в 2014 г. ее чистая прибыль составила 44,1 млрд руб. со знаком минус — превратившись в убыток [http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=31 (дата обращения: 5 августа 2019 г.)]. Отрицательную тенденцию прервали путем смены менеджмента корпорации. В транспортном секторе в общем и в РЖД в частности осуществляются классические для государственной структуры виды коррупционных действий, такие как: взятки, откаты, сговоры, мошенничества, злоупотребления, растраты и т.д. [7]

Проводя анализ договоров, заключенных в 2018 г. в рамках Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», можно сказать следующее [https://tender.rzd.ru/tender/public/ru?STRUCTRE_ID=4093& (дата обращения: 31 июля 2019 г.)].

1. Общее количество договоров, заключенных заказчиком по результатам закупки, — 61 711.

2. Общее количество договоров, заключенных заказчиком по результатам закупки у единственного поставщика, — 38 547, что составляет 62,46% от общей суммы договоров, заключенных заказчиком в лице РЖД в рамках закупок.

3. Общее количество договоров, заключенных заказчиком с единственным поставщиком (исполнителем, подрядчиком) по результатам конкурентной закупки, признанной несостоявшейся — 2363, что составляет 3,82% от общей суммы договоров заключенных заказчиков в лице РЖД в рамках закупок.

4. Общая сумма заключенных заказчиком договоров составила 1,294 трлн руб.

5. Общая сумма заключенных заказчиком договоров по результатам закупки у единственного поставщика составила — 0,449 трлн руб., что составляет 34,73% от общей суммы затраченных средств по государственным закупкам.

6. Общая сумма договоров, заключенных заказчиком с единственным поставщиком (исполнителем, подрядчиком) по результатам конкурентной закупки, признанной несостоявшейся, — 0,285 трлн руб., что составляет 22,02% от общей суммы затраченных средств по государственным закупкам [8].

Исходя из данных, полученных из открытых источников, можно сказать, что 38,55% от всех договоров по государственным закупкам, заказчиком которых является РЖД, являются договоры с единственным поставщиком (исполнителем, подрядчиком), на общую сумму 0,734 трлн руб., что составляет 56,75% от общих годовых расходов на закупки в РЖД (см. рис. 1, 2).

*Рис. 1*. **Соотношение заключенных РЖД договоров по результатам государственных закупок в 2018 г.**

*Рис. 2*. **Соотношение цен заключенных РЖД договоров по результатам государственных закупок в 2018 г.**

На основе изложенных данных можно сделать вывод, что почти 60% денежных масс, выделенных на проведение закупок, реализовываются в неконкурентных условиях с привлечением единственного исполнителя, что может косвенно ставить вопросы к ценообразованию и контролю исполнения контракта, а также к добросовестности лиц, заключивших контракт [9, стр. 104].

Поводом для появления таких вопросов служат проверки Счетной палатой РФ деятельности, подведомственной РЖД.

Одна из проверок в декабре 2017 г. выявила экономическую неэффективность пригородных пассажирских компаний (ППК). Было выявлено, что: отсутствует единая индексация тарифов (от 25 до 72,7% при рекомендованном уровне в 10%), 60—70% расходов ППК составляют расходы на оплату услуг РЖД (аренда, лизинг), имели место существенные различия в арендных ставках (от 3 руб. 69 коп. до 9361 руб.), износ подвижного состава 70% [http://www.ach.gov.ru/activities/control/31995/ (дата обращения: 5 августа 2019 г.)]. Вторая проверка, проводимая в рамках вышеописанной проверки, выявила увеличение сроков по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, которое не повлекло за собой снижение арендных ставок. Аудиторы выяснили, что вследствие увеличения сроков технического обслуживания и ремонта ставка должна была сократится на 20—29% от своей стоимости, что привело к экономии денежных средств на 19,5 млн руб. (расчетно) [https://portal.audit.gov.ru/#/audit-event/detalization/eventlist/item-detalization/event/event-violation-list/violationdetail/90085528?violationFilter=-%7B%22EventId%22:%5B84023428%5D%7D (дата обращения: 5 августа 2019 г.)]. Также в 2017 г. была проведена проверка использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей». На основании проверки Счетная палата РФ пришла к выводу, что из-за низкого уровня выполнения работ завершение проекта сдвигается на 2019 г. В ходе доклада аудитора были озвучены следующие проблемы, выявленные в ходе проверки: уровень готовности 16 объектов, ввод которых должен был быть обеспечен в 2015 г., составил от 2% до 50%, доход РЖД от размещения на депозите в банке ВТБ средств Фонда национального благосостояния составил 7,3 млрд руб., на 13 объектах строительно-монтажные работы принимались и оплачивались без проектно-сметной документации, заказы на строительно-монтажные работы, оборудование, проектно-изыскательские работы у единственного исполнителя увеличивались в цене на 30%, после заключения заказов с единственными исполнителями были заменены исполнители на 33 объектах общей стоимостью 46 млрд руб., без проведения конкурсных

процедур заключены договоры на сумму 10 млрд руб. [(http://www.ach.gov.ru/activities/control/29983/ (дата обращения: 5 августа 2019 г.)].

Как видно, проблемы в сфере закупок, которые проводят РЖД, существенны. Среди них можно выявить: неконкурентное заключение договоров с единственным исполнителем, смену исполнителя после заключения договоров, последующее увеличение цены договора, слабый контроль за соблюдением и исполнением договора. Согласно мировой практике бобры с коррупцией данные манипуляции в закупках могут быть косвенным подтверждением коррупционных действий должностных лиц, фактом незаконного обогащения и иных уголовных преступлений.

Для эффективной борьбы с коррупцией, злоупотреблениями и иными должностными преступлениями в области государственных закупок, проводимых РЖД в частности и в институте государственных закупок в целом необходимо на основе формулы коррупционной уязвимости вывести математическую модель, основанную на статистике, аналитике, математических методах анализа. В местах с высокой коррупционной уязвимостью увеличить средства контроля за счет оптимизации средств контроля в области государственных закупок.

**Литература**


1. Rose-Ackerman, S. Corruption: A Study in Political Economy. — New York, 1978.
2. Антонян, Ю. М. Личностные характеристики преступников : монография / Ю. М. Антонян [и др.]. — Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2017.
3. Афанасьева, О. Р. Криминология: учебник и практикум О. Р. Афанасьева, М. В. Гончарова, В. И. Шиян. — Москва, 2017.
4. Klitgaard, R. Corrupt cities: a practical guide to cure and prevention. — Washington : World bank inst., 2000.
5. Tsepelev, V. F. Corruption and legal limits of anti-corruption enforcement / V. F. Tsepelev, A. V. Borisov, A. V. Vlasov, E. A. Drozdova // International Journal of Economics and Business Administration. — 2019. — Т. 7. — № S1.
6. Многоликая коррупция: выявление уязвимых мест на уровне секторов экономики и государственного управления / под редакцией Э. Кампоса и С. Прадхана ; перевод с английского. — Москва, 2018.
7. Афанасьева, О. Р. Состояние преступлений коррупционной направленности на объектах транспорта / О. Р. Афанасьева, В. И. Шиян // Вестник Академии права и управления. — 2018. — № 3 (52). — С. 37—44.
8. Абакумова, Ю. И. Процедуры в конкурентном праве. — Москва, 2019.
9. Борисов, А. В. О некоторых ошибках при квалификации коррупционных преступлений, совершаемых в сфере автодорожного хозяйства // в книге: Право и экономика: междисциплинарные подходы в науке и образовании IV Московский юридический форум. XII Международная научно-практическая конференция (Кутафинские чтения): материалы конференции : в 4 частях. — Москва, 2017.


**References**


1. Rose-Ackerman, S. Corruption: A Study in Political Economy. — New York, 1978.

2. Antonyan, YU. M. Lichnostnyye kharakteristiki prestupnikov [Personal characteristics of criminals]: monografiya / YU. M. Antonyan [i dr.]. — Moskva : YUNITI-DANA, 2017.
3. Afanas'yeva, O. R. Kriminologiya [Criminology]: uchebnik i praktikum O. R. Afanas'yeva, M. V. Goncharova, V. I. Shiyan. — Moskva, 2017.
4. Klitgaard, R. Corrupt cities: a practical guide to cure and prevention. — Washington : World bank inst., 2000.
5. Tsepelev, V. F. Corruption and legal limits of anti-corruption enforcement / V. F. Tsepelev, A. V. Borisov, A. V. Vlasov, E. A. Drozdova // International Journal of Economics and Business Administration. — 2019. — T. 7. — № S1.
6. Mnogolikaya korruptsiya: vyyavleniye uyazvimykh mest na urovne sektorov ekonomiki i gosudarstvennogo upravleniya [Many-sided corruption: identification of vulnerabilities at the level of sectors of the economy and public administration] / pod redaktsiyey E. Kamposa i S. Pradkhana ; perevod s angliyskogo. — Moskva, 2018.
7. Afanas'yeva, O. R. Sostoyaniye prestupleniy korruptsionnoy napravlennosti na ob"yektakh transporta [The state of corruption-related crimes at transport facilities] / O. R. Afanas'yeva, V. I. Shiyan // Vestnik Akademii prava i upravleniya. — 2018. — № 3 (52). — S. 37—44.
8. Abakumova, YU. I. Protsedury v konkurentnom prave [Procedures in competition law]. — Moskva, 2019.
9. Borisov, A. V. O nekotorykh oshibkakh pri kvalifikatsii korruptsionnykh prestupleniy, sovershayemykh v sfere avtodorozhnogo khozyaystva [About some errors in the qualification of corruption crimes committed in the field of road economy]// v knige: Pravo i ekonomika: mezhdistsiplinarnyye podkhody v nauke i obrazovanii IV Moskovskiy yuridicheskiy forum. XII Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya (Kutafinskiye chteniya): materialy konferentsii : v 4 chastyakh. — Moskva, 2017.

# УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.9

**© Тараскаев Сергей Анатольевич**
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Информационные технологии в юридической деятельности и документационное обеспечение управления» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
taraskaevs@gmail.com

## Проблемы и перспективы криминалистического исследования запорно-пломбировочных устройств, используемых на грузовых поездах

**Аннотация.** В настоящей статье рассматриваются вопросы современного состояния и перспектив экспертно-криминалистического исследования запорно-пломбировочных устройств, используемых при перевозках грузов железнодорожным транспортом. Приводятся статистические сведения МВД России по хищениям грузов на железнодорожном транспорте, совершенным в период с 2017 г. по настоящее время. Отмечается, что расследование данных преступлений представляет сложность, поскольку в среднем за год нераскрытыми остаются 35% от всех зарегистрированных преступлений. Проводится общая характеристика запорно-пломбировочных устройств, разрешенных на территории РФ и использующихся при перевозках грузов железнодорожным транспортом. Автор приходит к выводу, что заключение эксперта является надежным источником доказательств, используемым в уголовном процессе. Анализируются цели проведения криминалистического исследования запорно-пломбировочных устройств, объект и этапы данного исследования. Автор рассматривает основные способы несанкционированного воздействия на запорно-пломбировочные устройства. Сформулирован примерный перечень вопросов, которые возможно разрешить в ходе проведения трасологической экспертизы. Также автор приходит к выводу, что для совершенствования экспертной деятельности по установлению способов и механизмов несанкционированного воздействия на запорно-пломбировочные устройства, используемых на объектах железнодорожного транспорта, необходимо разработать современную единую комплексную методику, которая, по мнению автора, может состоять в разработке единых

рекомендаций для экспертов, содержащих справочные материалы об алгоритме разборки конструкций запорно-пломбировочных устройств с фотографическими материалами; систематизации возможных способов несанкционированного воздействия запорно-пломбировочных устройств на основе накопленного опыта в области соответствующих экспертиз.

**Ключевые слова:** грузовые перевозки; запорно-пломбировочное устройство (ЗПУ); подвижной состав; преступления против собственности; специальные знания; транспорт; трасологическая экспертиза.

**© Sergey An. Taraskaev**
— Candidate of Law, associate professor of the department
of informational technologies in jurisprudence and document supply
of management, Law Institute of the Russian University of Transport

## Problems and prospects of forensic research of locking and sealing devices used on freight trains

**Abstract.** The paper discusses the current state and prospects of forensic research of locking and sealing devices used in the freight transportation by railway. There has been given statistical information of the Russian Ministry of Internal Affairs on the theft of railway freights committed from 2017 to present. It has been noted that the investigation of these crimes is of great difficulty, since on average 35% of all recorded crimes remain unsolved over the year. There has been considered the general characteristic of locking and sealing devices permitted in the Russian Federation and used in the railway freight transportation. The author makes a conclusion that the expert's opinion is a reliable source of evidence used in criminal proceedings. The paper has analyzed the objectives of the forensic research of locking and sealing devices, the object and stages of the study. The author has considered the main methods of unauthorized impact on locking and sealing devices. There has been formulated an approximate list of issues that can be solved by trace evidence examination. The author has also come to the conclusion that in order to improve the forensic expert activity on establishing methods and mechanisms for unauthorized impact on locking and sealing devices used in railway transport facilities it is necessary to develop a modern unified integrated methodology. In the author's opinion the methodology may include uniform recommendations for forensic experts with reference materials on the dismantling algorithm for locking and sealing devices with photographic materials, and systematization of possible methods of unauthorized impact on locking and sealing devices according to the experience in this field.

**Keywords:** freight transportation; a locking and sealing device (ZPU); rolling stock; crimes against property; special knowledge; transport; trace evidence examination.

Транспортный комплекс является чрезвычайно важным для любого государства экономическим механизмом, оказывающим непосредственное влияние на состояние экономики. В то же время во все времена он привлекал внимание преступного сообщества [4].

В 2017 г. на территории РФ было зарегистрировано 1979 краж грузов на объектах железнодорожного транспорта, из них раскрыто 1470. В 2018 г. зарегистрировано 1893 аналогичных преступления, из них раскрыто 1383. С января по май 2019 г. зарегистрировано 730 преступлений, из них раскрыто 453. Из приведенной статистики следует, что расследование хищений грузов на объектах железнодорожного транспорта представляет определенную сложность. В среднем нераскрытыми остаются свыше 35% преступлений [https://мвд.рф/reports]. Поэтому привлечение к расследованию обозначенных преступлений квалифицированных экспертов, обладающих специальными знаниями в этой области, является приоритетным направлением, получающим широкое распространение на практике.

В настоящее время при отправке подвижных составов, перемещаемых по железным дорогам России, устанавливаются обычные пломбы, запирающие устройства многократного пользования (замки, задвижки, шпингалеты, крючки и т.д.), либо запорно-пломбировочные устройства (далее — ЗПУ). Общие требования к применяемым на железнодорожном транспорте для опломбирования вагонов, контейнеров запорно-пломбировочным устройствам и Перечень грузов, перевозки которых допускаются в вагонах, контейнерах без запорно-пломбировочных устройств, но с обязательной установкой закруток, утверждены приказом Минтранса России от 29 мая 2019 г. № 155. Установка ЗПУ является обязательной, за исключением некоторых грузов, где такая установка является нецелесообразной по разным причинам. К таким грузам относятся: асфальт, битум, глина, гудрон и т.д.

На мировом рынке пломбировочные устройства изготавливают свыше 500 различных компаний из Азии, Европы и США. Всего в обороте представлено свыше 10 тыс. моделей различных ЗПУ [3, стр. 8]. Среди ЗПУ, изготавливаемых на территории РФ и используемых в железнодорожных вагонах и цистернах, наиболее распространенными являются: Закрутка; Закрутка-Фал; ТП-40; Газ-Гарант; Скат; ТП 350-01; Клещ-60СЦ; Спрут-777; ОХРА-1 и др. Все отмеченные виды ЗПУ отличаются тем, что имеют маркировку, занесенную в базу Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» либо завода-изготовителя [1, стр. 116—120].

Для обеспечения выполнения функции ЗПУ, необходима их установка с соблюдением правил пломбирования. Изучение уголовных дел по фактам хищений грузов на объектах железнодорожного транспорта показало, что данные преступления совершаются лицами, которые вступают в преступный сговор с теми, кто осуществляет пломбирование контейнеров и вагонов. Установка ЗПУ с нарушением правил пломбирования облегчает несанкционированный доступ к грузам.

По своему предназначению ЗПУ подразделяются на универсальные; универсальные ограниченного использования; стержневые; специализированные. В конструкции ЗПУ используются тросы, канаты, стержни, которые обеспечивают соединение запирающих узлов, подлежащих пломбированию железнодорожных грузовых вагонов и контейнеров.

Криминалистическое исследование ЗПУ проводится с целью установления факта несанкционированного воздействия на них. Они могут производиться как в рамках материала проверки или возбужденного уголовного дела, так и перед выбором и закупкой пломбировочной продукции с целью определения их надежности и сложности их вскрытия, повреждения или замены.

Объектами криминалистических исследований ЗПУ являются непосредственно сами пломбировочные устройства в различных состояниях (в том числе до непосредственной их установки; после штатного или несанкционированного их снятия).

Заключение эксперта является надежным источником доказательств, используемым в уголовном процессе. Сам процесс производства трасологического исследования является эффективным средством в процессе доказывания, постепенно приобретая ключевое значение [3, стр. 35].

В настоящее время при совершении хищений грузов на железнодорожном транспорте преступники используют все более изощренные способы. Для того чтобы получить доступ к грузу, они могут: воздействовать на сами ЗПУ или запирающие узлы железнодорожных вагонов. Среди способов непосредственного воздействия на ЗПУ необходимо выделить следующие:

— воздействие на механизм запирания через конструктивные зазоры бытовыми или специализированными инструментами;

— заклеивание троса внутри корпуса ЗПУ;

— температурное воздействие;

— замена основных частей ЗПУ;

— замена ЗПУ на муляж, изготовленный ранее;

— силовое воздействие на ЗПУ путем разрушения, скручивания, сбивания, стягивания.

В рамках проведения проверки или возбужденного уголовного дела лицом, проводящим осмотр места происшествия, при обнаружении ЗПУ с

признаками несанкционированного воздействия оно упаковывается, опечатывается и направляется в экспертное учреждение для проведения трасологического исследования (экспертизы). Первоочередным вопросом, который ставится на разрешение эксперта, является вопрос, имело ли место вскрытие и (или) повторное использование ЗПУ.

Производство экспертного исследования ЗПУ включает в себя несколько взаимосвязанных этапов:

— предварительный осмотр;

— основное исследование;

— определение результатов исследования и их фиксация в соответствующем документе;

— формулирование выводов на основе результатов исследования.

В рамках трасологической экспертизы могут разрешаться следующие вопросы:

— о нарушении правил установки ЗПУ при опломбировании груза;

— о наличии на ЗПУ следов постороннего воздействия;

— о наличии в устройстве пломбировочного устройства деталей, изготовленных с нарушением заводской технологии;

— о подвержении ЗПУ неразрушенному вскрытию и повторному навешиванию;

— об изменении первоначальной маркировки ЗПУ;

— о возможности воздействия определенного инструмента на механизм ЗПУ;

— о возможности извлечения троса (стержня) из ЗПУ без нарушения целостности его корпуса [5, стр. 74].

По нашему мнению, для совершенствования экспертной деятельности по установлению способов и механизмов несанкционированного воздействия на ЗПУ, используемых на объектах железнодорожного транспорта, необходимо разработать современную единую методику, используя комплексный подход. Данная методика может состоять в разработке единых рекомендаций для экспертов, содержащих алгоритм разборки конструкций ЗПУ с целью исследования их общего состояния и положения основных элементов запирающей конструкции. Кроме того, необходим анализ и систематизация возможных способов несанкционированного воздействия на запирающие устройства, на основе накопленного опыта проведенных экспертиз в данной области, материалов уголовных дел и иных материалов, в которых фигурируют ЗПУ, используемые на объектах железнодорожного транспорта, а также информации, добытой экспериментальным способом. Также нуждаются в совершенствовании рекомендации оценки соответствия характеристик ЗПУ, заданных заводами-изготовителями, к фактическим характеристикам изделий.

Подводя итог, отметим, что ЗПУ все чаще становятся объектами экспертиз, а сами механизмы несанкционированного вскрытия ЗПУ

становятся все ухищренней, что требует высокой квалификации от экспертов, проводящих соответствующие исследования. Тем не менее, по нашему мнению, имеющуюся в распоряжении экспертов теоретико-методологическую основу нельзя назвать полноценной. Приведенные в настоящей статье соображения о возможных путях ее совершенствования могут позитивно сказаться на качестве проводимых экспертиз, установлении результатов и формировании выводов на их основе.

**Литература**

1. Грибунов, О. П. Особенности проведения трасологического исследования запорно-пломбировочных устройств при расследовании хищений грузов из подвижного состава грузовых поездов // Проблемы правоохранительной деятельности. — 2016. — № 2.
2. Пломбы механические : справочное пособие / под общей редакцией В. В. Крылова. — Москва : Интекрим-пресс, 2014.
3. Расулова, Н. С. Проблемы производства судебной экспертизы в стадии возбуждения уголовного дела // Судебная экспертиза. — 2015. — № 4 (44).
4. Шаробаров, Д. В. История, современный этап и перспективы совершенствования деятельности органов внутренних дел на транспорте: сб. материалов Международной научн.-практ. конференции. — Москва : Академия управления МВД России, 2018.
5. Яковлева, Л. А. Особенности назначения и организации механоскопической экспертизы пломбировочных и запирающих устройств // Вестник Восточно-Сибирского института Министерства внутренних дел России. — 2017. — № 1 (80).

**References**

1. Gribunov, O. P. Osobennosti provedeniya trasologicheskogo issledovaniya zaporno-plombirovochnykh ustroystv pri rassledovanii khishcheniy gruzov iz podvizhnogo sostava gruzovykh poyezdov [Features of a trasological study of locking and sealing devices in the investigation of theft of goods from rolling stock of freight trains]// Problemy pravookhranitel'noy deyatel'nosti. — 2016. — № 2.
2. Plomby mekhanicheskiye: spravochnoye posobiye [Mechanical seals] / pod obshchey redaktsiyey V. V. Krylova. — Moskva : Intekrim-press, 2014.
3. Rasulova, N. S. Problemy proizvodstva sudebnoy ekspertizy v stadii vozbuzhdeniya ugolovnogo dela [The problems of the production of a forensic examination at the stage of a criminal case]// Sudebnaya ekspertiza. — 2015. — № 4 (44).
4. Sharobarov, D. V. Istoriya, sovremennyy etap i perspektivy sovershenstvovaniya deyatel'nosti organov vnutrennikh del na transporte: sb. materialov Mezhdunarodnoy nauchn.-prakt. Konferentsii [History, the current stage and prospects for improving the activities of the internal affairs bodies in transport]. — Moskva : Akademiya upravleniya MVD Rossii, 2018.
5. Yakovleva, L. A. Osobennosti naznacheniya i organizatsii mekhanoskopicheskoy ekspertizy plombirovochnykh i zapirayushchikh ustroystv [Features of the purpose and organization of mechanoscopic examination of sealing and locking device]// Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta Ministerstva vnutrennikh del Rossii. — 2017. — № 1 (80).

# ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 339.9

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

**© Штепа Татьяна Владимировна**
— аспирант Российского университета транспорта (МИИТ)
t.v.shtepa@mail.ru

## К вопросу о применении ERP-систем во внешнеэкономической деятельности и логистике

**Аннотация.** Современные цифровые технологии перевернули систему транспортировки и открыли новые горизонты в развитии. Формирование «цифрового транспорта и логистики» должно опираться на имеющийся каркас транспортной системы, но при этом следует учитывать меняющиеся условия рынка и экономическую конъюнктуру. Данная статья посвящена процессу внедрения информационных технологий в логистическую деятельность, при этом рассматриваются безусловные положительные результаты, которые отражаются на деятельности предприятия. В статье делается анализ некоторых аспектов применения цифровых технологий *ERP*-систем в целях развития транспорта и логистики. *ERP*-системы помогают компаниям в управлении процессами с различных сторон. Если грамотно определить задачи и правильно разграничить зоны ответственности, интеграция *ERP*-системы в логистике поможет получить значительные преимущества перед конкурентами.

**Ключевые слова:** *ERP*-системы; логистика; внешнеэкономическая деятельность; транспорт; цепь поставок.

**© 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. Shtepa**
— post-graduate, Law Institute of the Russian University of Transport

## To the question of ERP-systems application in foreign economic activity and logistics

**Abstract.** Modern digital technologies have transformed the transportation system and opened up new horizons in its development. The formation of “digital transport and logistics” should be based on the existing transport system framework, but at the same time there should be taken into account changing market and economic conditions. The paper deals with the process of implementing information technology in logistics, while considering the positive results that are reflected in the enterprise activities. The paper has analyzed some aspects of the application of digital technologies of ERP-systems to develop transport and logistics. *ERP*-systems help companies comprehensively manage working processes. If you correctly identify the tasks and clearly distinguish among responsibility areas, the integration of the ERP-system in logistics will help to obtain significant advantages over competitors.

**Keywords:** *ERP*-systems; logistics; foreign economic activity; transport; logistical chain.

В современном мире логистические знания применяются в разных сферах. Военная логистика, которая нацелена на передвижение воинских частей и боеприпасов, легла в основу многих механизмов и концепций, которые используют сейчас логистические компании.

Появление таких понятий, как городская логистика, цифровая логистика, складская логистика, есть не что иное, как выход в прошлом военной науки на гражданские «рельсы» и использование имеющихся принципов в разных отраслях экономики.

Зачастую в широком понимании используется бизнес-логистика, состоящая из транспортной, таможенной и складской логистики. Каждая из этих составляющих направлена на оптимизацию расходов и сроков доставки товаров от производителя к потребителям.

Участники логистических процессов делятся на следующие категории — 1PL, 2PL, 3PL, 4PL. 1PL — это категория отправителя или получателя. 2PL — компания, которая занимается доставкой груза конкретным видом транспорта. 3PL — компания, которая выстраивает цепочку движения груза от пункта А в пункт Б. Сюда входит оформления грузов на таможни и складские услуги. 4PL — это оператор, который занимается вопросами не только доставки, но и закупок.

Современная доставка товаров — это уже не только транспортный процесс, это целый механизм, который заставляет все сферы транспорта подстраиваться под новые условия и требования.

Современный авиатранспорт используется в случае, если важна скорость получения товара. Риск повреждения и потери товара здесь минимален. Именно поэтому авиатранспортом доставляют медикаменты, высокотехнологичное вооружение, цветы и даже болиды F1.

К минусам сейчас можно отнести высокую стоимость тарифов, минимальную конкуренцию среди авиаперевозчиков, ограничения по грузоподъемности и прохождению в загрузочные люки по габаритам, а также пропускную способность международных аэропортов, хотя стоит отметить, что с последним вопросом ситуация меняется кардинально быстро, во многих государствах мира идет активное (или уже окончено) строительство крупных авиаузлов (Стамбул, Пекин, Москва и т.д.).

При этом авиакомпании отказывают в перевозке опасных грузов, таких как масла, литиевые батареи.

Автомобильные доставки отличаются разумной стоимостью перевозок. Здесь возможно осуществить доставку «из двери к двери». И стоит предположить, что именно автомобильные перевозки ждет большой шаг в развитии. На западе Германии, например, запущено электрошоссе для грузовиков с пантографами. Идея не нова: тягачи с токоприемниками возили грузы в Москве еще в довоенное время.

10-километровую трассу для электрогрузовиков запустила в Германии компания *Siemens*. Проект под названием *eHighway* позволяет тягачам с гибридными силовыми установками не только экономить топливо и электроэнергию, но и подзаряжать аккумуляторы с помощью установленных на крыше пантографов (токоприемников) — прямо как у троллейбуса, локомотива, а все что снижает затраты и повышает доходность бизнеса.

Электрификации подвергся участок автобана А5, проходящий по западной части страны. Ездить по нему будут тягачи *Scania*, предоставленные концерном *Volkswagen AG*. Вернее, тягач: пока он всего один, а к 2020 г. к нему присоединятся еще четыре большегруза, и это только начало.

Железнодорожный транспорт стоит назвать «классическим», но и он не прошел процесс «адаптации» к новым условиям, появление высокоскоростных железнодорожных магистралей можно охарактеризовать только «фундаментом» новой логистической системы.

Но современная логистическая система немыслима без использования надлежащего программного обеспечения.

*ERP*-системы обычно внедряются в крупных корпорациях и на предприятиях со сложными производственными процессами, большим ассортиментом продукции, большим объемом запасов. Одним из основных

преимуществ *ERP*-систем является их способность объединять несколько задач.

Данные системы могут одновременно учитывать и планировать свои расходы и отслеживать поток денег. Все процессы становятся прозрачными, тем самым *ERP* обеспечивает:

1) консолидацию всех процессов по общим правилам в единой системе;

2) своевременную отчетность по всем процессам внутри компании;

3) планирование и мониторинг деятельности организации.

Наряду с этими преимуществами внедрение *ERP* повышает производительность компании. Благодаря своей модульности программное обеспечение *ERP* можно внедрять постепенно, например, предприятие может начать с автоматизации рабочего процесса, а затем приступить к управлению человеческими ресурсами.

Итак, рассмотрим преимущества *ERP*-систем.

1. Низкие затраты. Одна из частых причин, по которой компании принимают решение о внедрении *ERP*-систем, заключается в снижении затрат на технологии, повышении производительности труда и эффективности на рабочем месте. Запустив единую платформу для планирования корпоративных ресурсов, владельцы бизнеса могут сократить расходы на деятельность, связанную с информационными технологиями. Унифицированная система может работать лучше всего в крупных корпорациях и на предприятиях, потому что ее конечные пользователи должны научиться использовать ее один раз без необходимости освоения нескольких отдельных приложений.

Сегодня приложения *ERP* могут включать в себя функции управления отношениями с клиентами (*CRM*), финансами, бухгалтерского учета, цепочек поставок и управления персоналом, а также множество других видов деятельности. Каждый сотрудник, в свою очередь, использует только те функции и опции, которые отвечают их потребностям.

2. Полная видимость. Внедряя системы *ERP*, высший управленческий персонал и руководители могут сделать все процессы и операции видимыми и доступными. Например, они могут отслеживать запасы, включая будущие поставки. Контролируя свои запасы, предприятие сможет более эффективно управлять своими бюджетами и придерживаться своей экономической стратегии.

Доступность всех необходимых данных в одном месте улучшает взаимодействие между различными отделами. Люди могут отслеживать, что необходимо сделать, что находиться в процессе и что уже сделано. Рабочий процесс оптимизирован и согласован. Это преимущество ERP позволяет принимать решения на основе данных и объяснять другим, какая логика стоит за этими решениями.

3. Возможности планирования и отчетности. Как уже упоминалось выше, внедряя *ERP*, компании получают единую систему. Эта система, несомненно, сможет формировать точные отчеты и предоставлять

полезную аналитику. Таким образом, не нужно иметь дело с кипой бумаг. Например, *ERP* в бухгалтерском учете генерирует отчеты о доходах и движении денежных средств в одной системе в любое время. Некоторые системы предоставляют встроенные функции бизнес-аналитики, которые позволяют получить аналитическое представление о бизнес-операциях. Эти идеи облегчают принятие решений на основе данных.

4. Абсолютная настройка. Значительным преимуществом *ERP*-систем является их модульность. Большая часть существующего программного обеспечения *ERP* предлагает различные модули, соответствующие вашим бизнес-целям и потребностям. Каждый компонент может существовать, как отдельное приложение или может быть интегрирован с другими модулями.

Также важно то, как система реализована. Существует два популярных типа *ERP*-систем: локальные и облачные приложения. Все типы программного обеспечения *ERP* (облачное и локальное) могут вывести безопасность данных компании на новый уровень. Локальное программное обеспечение выполняет резервное копирование конфиденциальной информации, тогда как облачные сервисы обеспечивают дополнительные уровни безопасности и привлекают экспертов для круглосуточной защиты серверов.

5. Высокая эффективность. Время и усилия, приложенные к проекту, а также затраты могут быть сокращены при успешной реализации *ERP*. Обычно программное обеспечение для планирования ресурсов предприятия помогает устранить рутинные и повторяющиеся действия в организации. Поэтому у команд может быть больше времени, чтобы сосредоточиться на важных задачах, которые влияют на доход.

6. Обслуживание клиентов. Только ли персонал предприятия получает выгоду от запуска *ERP*? А как насчет клиентов? Чувствуют ли они какие-либо преимущества, когда предприятие начинает использовать новую систему? Они, вероятно, не будут знать, что был внедрен новый способ планирования ресурсов, но они наверняка заметят это. Информация о клиентах хранится в единой системе, торговые представители и команда могут упростить процессы взаимодействия с клиентами. С правильно настроенной *ERP*-системой предприятие сможет сосредоточиться на удержании и привлечении клиентов больше, чем когда-либо прежде, анализировать свои маркетинговые усилия и разрабатывать новые стратегии на основе аналитики и отчетов.

7. Точность и безопасность данных. Ядром любой корпоративной системы являются данные. Хотя отделы сотрудничают друг с другом, они делятся большим количеством информации. С правильно разработанной системой *ERP* владельцы бизнеса и высшее руководство могут контролировать, кто имеет доступ к этим данным. Унифицированная система обеспечивает безопасность данных, тогда как несколько систем могут вызывать конфликты между источниками.

8. Эффективный рабочий процесс и сотрудничество. Системы планирования ресурсов предприятия позволяют командам эффективно сотрудничать. Благодаря хорошо структурированной системе *ERP* информация компании регулярно обновляется, и сотрудники получают необходимую информацию в режиме реального времени. Улучшенная коммуникация и эффективное сотрудничество повышают эффективность всей организации и сокращают затраты, связанные с ручной деятельностью.

9. Интеграция. Обычно провайдеры *ERP* предлагают клиентам интеграцию с такими полезными услугами, как:

• комплекты электронной коммерции для обработки заказов;

• считыватели штрих-кода и другие периферийные системы;

• функциональность *BI*, которая облегчает аналитику.

10. Высокое качество информации. Конечно, когда все автоматизировано, качество информации улучшается. Люди совершают меньше ошибок и не пропускают то, что пропустили, когда им приходилось выполнять большинство задач вручную. Вклад человека часто связан с большинством ошибок, которые происходят. *ERP* обеспечивает достоверность информации, поскольку такие системы исключают человеческие ошибки.

11. Доступность информации. Для эффективного ведения любого бизнеса предприятия должны быть уверены, что у них есть инструменты, обеспечивающие доступность данных и контроль над ними. Сотрудникам важно иметь доступ к необходимой информации в любое время. Однако в равной степени важно не допустить взлома конфиденциальных данных некоторыми пользователями. *ERP*-решения обеспечивают расширенный контроль конфиденциальных данных.

12. Систематизированные процессы. Большая часть ИТ-решений корпоративного уровня разрабатывается в соответствии с существующим рабочим процессом и с учетом процессов, которые необходимо улучшить и стандартизировать. В случае специально разработанных *ERP* компания получает продукт, который соответствует существующему рабочему процессу компании и полностью отвечает требованиям всех пользователей.

13. Улучшенное управление цепочками поставок. Организации, которые занимаются производством и запасами, нуждаются в высокоэффективной *ERP*-системе, которая может сократить время на доставку. При правильно настроенном программном обеспечении цепочка поставок может стать более отзывчивой благодаря улучшенному управлению запасами, прогнозированию спроса и т.д. Кроме того, *ERP* способна значительно повысить прибыльность и уменьшить излишки, связанные с запасами и производством. Единое видение продаж, производства и сроков поставки позволяет оптимизировать запасы, а не

полагаться на оценки «наилучшего предположения» для предстоящих объемов.

14. Высокая масштабируемость. Любой бизнес в случае успеха, как ожидается, будет расти. Предприятия должны смотреть в будущее, чтобы правильно планировать и разрабатывать свои стратегии. Наличие надежной системы, которая может эффективно приспособиться к росту компании, имеет первостепенное значение. Масштабируемая система поможет вам расширить клиентскую базу, выйти на новые рынки или внедрить инновационные процессы.

Современная логистика — наука о методах планирования, способах контроля и принципах управления доставкой, а также хранения, передвижения материальных ценностей в ходе доставки, обработки и предоставления конечной продукции до непосредственного потребителя посредством применения целого комплекса цифровых технологий с целью оптимизации процессов.

Современная цифровая логистика, как ответственная позиция, гарантирует своевременную и точную организационную деятельность предприятия, которое соблюдает своевременность в сроках доставки, незамедлительное и точное оказание услуг в конкретный намеченный срок, ответственность за качество товарных позиций, информирование компаний партнеров и логистическую цикличность.

# ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656:005.932

**© Черемина Елена Игоревна**
— магистрант Волжского государственного университета водного транспорта

## Влияние цифровых технологий на модернизацию транспортной отрасли

**Аннотация**. Исследования искусственного интеллекта пережили всплеск в последние несколько десятилетий. Это произошло в основном на новаторских результатах 1960—1970-х гг., включая использование передовых нейронных сетей (NNs). Основная область, где взлетел искусственный интеллект, — это транспорт. Нет никаких сомнений в том, что транспортная система претерпевает кардинальные изменения, и традиционная транспортная отрасль заинтересована в осознании нового вектора развития с применением цифровых технологий. Важно понимание направлений формирования вопросов национальной безопасности в сфере транспорта, основывающейся на трансформации в цифровую оболочку и различных процессов технического взаимодействия посредством сетей и нейросетей, которые без должного правового регулирования несут угрозу национальной безопасности.

В статье рассматриваются вопросы, связанные с влиянием информационно-коммуникационных технологий в транспортной отрасли, которые приводят к быстрым и множественным преобразованиям. Транспортно-логистический сектор претерпевает важные преобразования по мере того, как в повседневное пользование приходят новые технологические решения, обусловленные рыночными тенденциями. По мере роста сложности современного транспорта и логистики становится все сложнее понять, на что следует ориентироваться в краткосрочной и долгосрочной перспективе и во что инвестировать.

**Ключевые слова**: цифровая экономика; цифровые технологии; транспортная отрасль; национальная безопасность; правовое регулирование цифровой среды.

**© Elena Ig. Cheremina**
— Master's Degree student, Volga State University of Water Transport

## The impact of digital technology on transport industry modernization

**Abstract.** Artificial intelligence research has had a boom in the past few decades. This happened mainly due to the groundbreaking results of the 1960s and 1970s, including the use of advanced neural networks (NNs). The main area where artificial intelligence is on its peak, is transport. There is no doubt that the transport system is experiencing a huge transformation, and the traditional transport industry is keen into a new development vector using digital technologies. It is important to understand the directions in which national security issues are formed in the field of transport, based on digital transformation and various processes of technical interaction through networks and neural networks, which can pose a threat to national security without proper legal regulation. The paper has discussed the issues related to the impact of information and communication technologies in the transport industry, which can result in rapid and multiple transformations. The transport and logistics sector is experiencing a huge transformation as due to market trends the new technological solutions come into everyday use. As the complexity of modern transport and logistics grows, it becomes increasingly difficult to understand what to focus on in the short- and long-term prospect and what to invest in.

**Keywords**: digital economy; digital technology; transport industry; national security; legal regulation of the digital environment.

Внедрение новых транспортных инноваций в последние годы было динамичным, и этот рост обещает продолжаться быстрыми темпами.

Транспортная проблематика возникает, когда поведение системы слишком сложно смоделировать в соответствии с прогнозируемым шаблоном, на который влияют такие факторы, как трафик, человеческие ошибки или последствия деликтных правоотношений. В таких случаях нестабильным фактором влияния на точное взаимодействие всех режимов управления может быть и искусственный интеллект, который использует наблюдаемые данные для принятия или даже прогнозирования соответствующих решений.

Так, повышение общественной безопасности для граждан при поездках на общественном транспорте в городских районах происходит за счет отслеживания данных о технических неисправностях, ну и в том числе о преступлениях на транспорте в режиме реального времени при

применении цифровых технологи. Бесспорно, это позволит повысить эффективность патрулирования и обеспечения безопасности граждан.

Принятие корпоративных решений на основе цифровых решений в системе работы автомобильного грузового транспорта возможно при использовании точных методов прогнозирования, что упрощает планирование транспортной компании. Кроме того, искусственный интеллект может разрабатывать и использовать несколько инструментов принятия решений в области транспорта, и это продуктивно отразится на инвестициях компаний в будущем.

Автономные транспортные средства — беспилотные автомобили и грузовики с автономным управлением в последние несколько лет представляют большой интерес. В коммерческом секторе *Uber* и *Elon Musk* производят самоходные грузовики, чтобы уменьшить количество аварий на автомагистралях и повысить производительность. Приложения, такие как *Uber* и *Lyft*, обновили взгляды на рынки такси по всему миру, а технологии для облегчения обмена автомобилями и велосипедами показывают новые возможности транспортной мобильности в урбанистической среде обитания. Новые компании разрабатывают приложения, которые обеспечивают доступный транзит в районах с ограниченными или плохими услугами.

Количество аварий с участием водителей грузовиков в ночное время является серьезной проблемой и может быть значительно уменьшено с использованием интеллектуальных беспилотных автомобилей. Кадровые и финансовые затраты на эти аварии весьма существенны. Автопилот или полные беспилотные транспортные средства могут позволить улучшить статистику по дорожно-транспортным происшествиям. Но результаты применения данных технологий пока не дают нам уверенности, что их использование снижает или как минимум не вызывает серьезных аварий.

Транспорт сильно зависит от транспортного потока. Транспортные заторы в США обходятся примерно в 50 млрд долл. в год. Подобные исследования следует провести и в России. Если эти данные будут адаптированы для управления трафиком с помощью искусственного интеллекта, это позволит упорядочить схемы движения и значительно сократить заторы. Между тем интеллектуальные алгоритмы светофора и отслеживание в реальном времени уже сейчас эффективно контролируют все более и более низкие модели трафика. В крупных городах данная методика уже применяется к общественному транспорту для оптимального планирования и маршрутизации.

Обратим внимание, что вопросы безопасности пешеходов при использовании искусственного интеллекта для прогнозирования траекторий движения пешеходов и велосипедистов сократит дорожно-транспортные происшествия и травматизм, что позволит более разнообразно использовать транспорт и в целом сократить выбросы

[https://www.prescouter.com/2017/12/ai-impact-transportation-industry/ (дата обращения: 12 февраля 2019 г.)].

В то время как большая часть нашей транспортной системы финансируется и структурируется в транспортной отрасли, широкое использование индивидуализированных технологий вынудило транспортный сектор сосредоточиться исключительно на клиенте.

Однако необходимо отметить, что сельские районы часто не имеют полного доступа к новым частным транспортным средствам. Потребители по-прежнему обеспокоены вопросами безопасности, конфиденциальности и ответственности беспилотных автомобилей и беспилотных летательных аппаратов.

Новые технологии имеют сейчас спорный кейс неизвестных экологических и социальных последствий. И что немаловажно, технологические новшества возникают в первую очередь в частном секторе, практически не затрагивая государственный, не считая известной системы взимания платы с автомобилей, имеющих максимальную разрешенную массу свыше 12 т, — «Платон». Таким образом, модернизация транспортной отрасли за счет внедрения цифровых технологий является серьезной проблемой для водителей грузовиков, таксистов и др.

Повышение внимания к цифровым технологиям также представляет положительный эффект для транспортных компаний, ведь транспортные расходы в оборотах различных компаний — от 3% до 10%, и это важный фактор в экономике корпораций в целом. Все существующие предприятия придут к тому, чтобы снизить расходы, для чего потребуется развивать и внедрять технологии искусственного интеллекта, чтобы оставаться конкурентами в отрасли. Это также влияет на транспортную логистику, так как она используется в цепочке поставок операций и производства и даже предсказывает время и общую стоимость всего процесса [https://www.enotrans.org/article/transportation-changed-technology-transportation-policies/ (дата обращения: 12 февраля 2019 г.)].

Важно понимать, что участие государственного сектора неизбежно, что разумная политика может помочь сделать систему еще более эффективной, полезной и экономичной.

Обратим внимание на тот факт, что согласно федеральному проекту «Цифровые технологии» предусмотрена разработка не менее девяти дорожных карт по сквозным технологиям. К разработке дорожных карт на конкурсной основе будут привлечены специальные операторы. В данной работе подтвердили участие эксперты ведущих высокотехнологичных компаний: Сбербанк, Mail.ru Group, «МегаФон», 1С, «Яндекс», «Почта России», «Рамблер», «ВымпелКом», «Ростех», «Росатом», при содействии которых будут определены наиболее актуальные потребности цифровой экономики.

Финансирование проектов, соответствующих дорожным картам сквозных цифровых технологий, планируется осуществлять преимущественно на конкурсной основе. На эти цели в 2019 г. направлено более 20 млрд руб. Предложения по конкретным механизмам приоритетной поддержки проектов развития сквозных цифровых технологий подготовят Минкомсвязь России, АНО «Цифровая экономика» и институты развития с участием ведущих компаний цифровой экономики [https://www.comnews.ru/digital-economy/content/117434/news/2019-01-31/skvoznye-cifrovye-tehnologii-poluchat-dorozhnye-karty-i-finansirovanie (дата обращения: 12 февраля 2019 г.)].

Рассмотрим примеры применения цифровых технологий в транспортной отрасли России.

В России на железные дороги приходится более 45% грузооборота страны и более 25% пассажирооборота, и поэтому они остаются важнейшим видом транспорта в стране. Устойчивое развитие этого важного сектора транспортной отрасли во многом зависит от развития и внедрения инновационных технологий.

Одной из важнейших задач программы инновационного развития ОАО «РЖД-2020» является реализация комплексного проекта «Цифровая железная дорога».

Повышение конкурентоспособности требует перехода на цифровую бизнес-модель, которая предполагает координацию всех процессов, онлайн-бизнес и управление услугами. Это та часть цифровизации, которая построена на быстром развитии и внедрении IT в клиентоориентированных отраслях и уже является отличительной чертой сегодняшней глобальной цифровой экономики.

В числе последних цифровых решений, применяемых ОАО «РЖД», — автоматизированная система управления движением поездов и беспилотная система маневровых работ на сортировочных станциях.

Ключевым условием строительства цифровой железной дороги является максимально возможная интеграция информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), соединяющих пользователя, транспортное средство, систему управления движением поездов и инфраструктуру, т.е. разработка новых сквозных цифровых технологий для организации транспортного процесса. С этой точки зрения Особый интерес представляют технологические инновации в области обслуживания железнодорожной инфраструктуры, управления железнодорожным движением и обеспечения безопасности.

Многие ключевые элементы цифровой железнодорожной инфраструктуры уже созданы и эксплуатируются ОАО «РЖД», во многом благодаря усилиям ОАО «НИИАС» — крупного отраслевого проектно-исследовательского института.

Например, ОАО «РЖД» разработало и внедрило технологию построения высокоточной системы координат (ГАС) и связанные с ней цифровые модели путей и инфраструктуры (Дтмс). Они обеспечивают общую пространственно-временную систему описания основных элементов инфраструктуры и являются основой для построения цифровых маршрутных карт бортовых средств защиты поездов и высокоточного навигационного позиционирования транспортных средств.

Данная технология позволяет поэтапно автоматизировать проектно-ремонтные работы в рамках координатно-ориентированного обслуживания пути. Проект использует HACS и DTMs и называется интегрированной системой пространственных данных железнодорожной инфраструктуры
[https://www.globalrailwayreview.com/article/70358/digital-technologies-russian-railways/ (дата обращения: 12 февраля 2019 г.)].

Отдельного внимания заслуживает концепция «Умный вокзал». Это повышение безопасности и энергоэффективности инфраструктуры вокзалов, создание сервисов для пассажиров, таких как безбарьерная среда, *Wi-Fi*, системы информирования, навигации, самообслуживания и электронной очереди.

Одно из важнейших решений — интеграция систем видеонаблюдения с технологией распознавания лиц — уже используется в метро и в некоторых крупных аэропортах. Возможности использования системы распознавания лиц на станциях огромны. Это позволяет не допустить правонарушений и преступлений, осуществлять поиск лиц без вести пропавших, своевременно выявлять посторонних лиц в закрытых зонах и т.д.

Новшеством ближайшего будущего является мобильное приложение для пассажиров. Пассажир совершает поездку на поезде, и система благодаря геотаргетингу фиксирует место его посадки и выхода и автоматически рассчитывает стоимость поездки. Для совершения платежа достаточно сделать пару кликов, что благоприятным образом отразиться на технической особенности формирования тарифов и налогообложения [1].

В ближайшие несколько лет мобильные приложения на транспорте будут широко использоваться, для этого создана необходимая инфраструктура. Через приложение перевозчик получает всю информацию о том, кто его пассажиры, когда и где они путешествуют. Используя инструменты анализа больших данных, можно принимать более эффективные управленческие решения, выстраивать максимально персонализированную коммуникацию с клиентами, формировать актуальные предложения [2].

К сожалению, в последние годы жители российских городов сталкиваются с растущими проблемами городского транспорта. Быстрый рост автомобилей, устаревшая система общественного транспорта и

плохое управление движением сделали ситуацию намного хуже, со скоростью наземного транспорта в среднем 8—9 км/ч в лучшем случае.

За последние несколько лет концепция открытых данных получила популярность. Обоснование этой идеи основано на доказанном факте, что предоставление государственных данных общественности в открытых и неограниченных цифровых форматах поможет людям использовать свой потенциал.

Разработка приложений и услуг на основе данных о городском транспорте в режиме реального времени позволит удовлетворить потребности общественного транспорта, в том числе и на водном транспорте, с учетом разветвленных водных артерий по всей стране [3]. Транспортная база данных могла бы собирать фактическую информацию о дорожном движении в городе, данные геолокации парковочных мест, общественных объектов и важной социальной инфраструктуры.

На основе этих наборов данных любой сторонний разработчик может создавать полезные онлайн-сервисы и мобильные приложения. Например, мобильное приложение, которое создаст маршрут до ближайшей больницы, учитывая текущее местоположение пользователя, дорожную ситуацию в режиме реального времени, расписание общественного транспорта и график приема врача.

Транспортный сектор обладает наибольшим потенциалом для проектов открытых данных, поскольку он генерирует все больший объем информации, пользующейся высоким общественным спросом.

Хотя обеспечение эффективного и устойчивого функционирования транспортных систем данных по-прежнему имеет первостепенное значение, не менее важно упорядочить транспортные и пассажирские потоки путем предоставления в режиме реального времени обновленной информации об условиях движения в городе. Это поможет жителям сэкономить деньги и время на ежедневных поездках.

Транспортный мир быстро меняется, и в наших общих интересах полностью понять это изменение и отреагировать разумной политикой, которая может быть использована для формирования транспорта на десятилетия вперед и будет платформой национальной безопасности страны.

На сегодняшний день рынок транспортных услуг — один из самых динамично развивающихся в мире. От эффективности функционирования транспортных сетей зависит продуктивность работы других отраслей промышленности, следовательно, и экономического благосостояния страны. Обсуждая сегодня вопросы развития транспортной инфраструктуры, нельзя не упомянуть о цифровизации, которая является драйвером развития. Цифровые технологии активно проникают во все сферы бизнеса, и транспортная отрасль, несомненно, является одним из ключевых направлений, и также отрадно, что данные технологии найдут свою реализацию, и мы будем этому свидетелями при создании

масштабного проекта XXI в. высокоскоростной магистрали Москва—Пекин.

**Литература**

1. Минеев, В. И. Методы определения тарифов на грузовые перевозки водным транспортом / В. И. Минеев, Г. В. Лобанов // Транспортное дело России. — 2009. — № 7. — С. 68—70.
2. «Цифра» завоевывает отрасль // Российская газета — Спецвыпуск.— 2018. — № 7585 (122).
3. Коломейченко, Е. А. Теоретические и правовые аспекты государственного управления внутренним водным транспортом в России / Е. А. Коломейченко, С. В. Крепак, М. Н. Фомичев // Евразийский юридический журнал. — 2017. — № 4(107). — С. 145—147.

**References**

1. Mineyev, V. I. Metody opredeleniya tarifov na gruzovyye perevozki vodnym transportom [Methods for determining tariffs for freight transport by water] / V. I. Mineyev, G. V. Lobanov // Transportnoye delo Rossii. — 2009. — № 7. — S. 68—70.
2. «Tsifra» zavoyevyvayet otrasl' [“Digital” is conquering the industry]// Rossiyskaya gazeta — Spetsvypusk. — 2018. — № 7585 (122).
3. Kolomeychenko, Ye. A. Teoreticheskiye i pravovyye aspekty gosudarstvennogo upravleniya vnutrennim vodnym transportom v Rossii [Theoretical and legal aspects of state management of inland water transport in Russia] / Ye. A. Kolomeychenko, S. V. Krepak, M. N. Fomichev // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2017. — № 4(107). — S. 145—147.

# ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378.018.43

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

## Сетевое обучение в транспортных вузах

**Аннотация.** В статье раскрываются особенности сетевого взаимодействия транспортных вузов с практическими подразделениями транспортного комплекса на основе действующего законодательства и руководящих указаний Минтранса России. Сетевое обучение больше всего способствует развитию транспортного образования, направляя его на новую высококачественную ступень подготовки специалистов, владеющих современными транспортными компетенциями. Вовлечение подразделений транспортного комплекса в разработку и реализацию сетевых образовательных программ образует уникальную образовательную среду, формирующейся путем объединения ресурсов транспортных вузов с богатой материально-технической базой транспортной системы и ее опытными производственными кадрами. Формируя модели сетевого бучения, транспортные вузы умножают образовательные ресурсы, увеличивают возможности значительно повысить качество подготовки специалистов, предоставляя обучающимся возможность получить одновременно несколько дипломов и других документов, подтверждающих их квалификации и способности достойно работать в структурах транспортного комплекса. В статье представлен типовой образец договора сетевого взаимодействия вузов с иными организациями.

**Ключевые слова:** программа сетевого взаимодействия; сетевое взаимодействие; модель сетевого обучения; группы моделей сетевого обучения; сетевая образовательная программа; объединение ресурсов в сетевом обучении; транспортное образование.

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

## Network education in the transport universities

**Abstract.** The current paper has presented the features of the network interaction of the transport universities with the practical units of the transport complex based on the current legislation and the guidelines of Russian Ministry of Transport. Network education largely contributes to the development of transport education, providing a new high-quality level of training for specialists having modern transport competencies. The involvement of the transport complex departments in the development and implementation of network educational programs forms a unique educational environment, which is formed by combining the resources of the transport universities with the rich material and technical base of the transport system and its high-skilled production staff. Forming models of network learning, the transport universities increase educational resources, improve opportunities to significantly rise the quality of training. They provide students with the opportunity to simultaneously receive several diplomas and other documents confirming their qualifications and the ability to work efficiently in the structures of the transport complex.

The paper has presented a typical sample of a network interaction agreement between the universities and other organizations.

**Keywords:** networking program; network interaction; network learning model; groups of network learning models; network educational program; unification of resources in network learning; transport education.

Развитие транспортного образования будет ускоряться на основе более широкого внедрения сетевого обучения, способного объединять лучшие ресурсы при подготовке специалистов отрасли.

Министром транспорта РФ Е. И. Дитрихом 23 июля 2019 г. утверждены два важных документа:

— Программа сетевого взаимодействия вузов в целях обеспечения кадрами перспективных направлений развития транспортной отрасли на период 2019—2020 годов;

— Программа увеличения числа иностранных граждан, обучающихся в российских транспортных образовательных организациях высшего образования, и реализация комплекса мер по трудоустройству лучших из них в Российской Федерации.

Оба документа представляют собой план содержательных мероприятий, реализация которых позволит транспортным вузам достичь новые, значимые показатели своей престижности в развитии транспортного образования. Ревностные возгласы противников транспортного образования при очевидном его существовании побуждают к сосредоточению научного и учебно-методического потенциала

транспортной отрасли для формирования новых образовательных средств, убедительно доказывающих правильность выбора пути дальнейшего качественного совершенствования транспортного образования.

Развитие транспорта и транспортного образования продолжает свой путь в одном русле, в одной среде, где кристаллизуются профессиональные способности, уникальные транспортные компетенции, характеризующиеся комплексностью теоретических знаний, сочетающихся с передовым опытом практических работников транспорта. Для формирования грамотного специалиста транспорта крайне важны два фактора: максимально полное использование в воспитании специалистов сил и средств транспортных вузов; непосредственное участие практических структур транспортного комплекса в привитии будущим специалистам устойчивых транспортных компетенций.

Обладая богатством традиций в обучении специалистов транспорта, отраслевые вузы сегодня получают дополнительные возможности развития сетевого обучения. Программы Минтранса России призывают транспортные вузы к выявлению и внедрению в транспортное образование новых способов объединения сил вузов и транспортной практики для создания сетевых образовательных программ и разработки совершенных методик совместной реализации их в учебном процессе. Объединение усилий образует комплексность, непосредственность, укрепляемые общей заинтересованностью в привитии специалистам требуемых транспортных компетенций, демонстрируют путь развития транспортного образования. В новых условиях, когда мировое сообщество взволнованно переживает сложившуюся обстановку избыточности компетенций специалистов, выпускаемых вузами, и отсутствия нужных компетенций, транспортное образование устремлено к воспитанию специалистов только с требуемыми транспорту компетенциями. Умение непосредственно воспринимать сложные и ответственные транспортные операции, оценка складывающейся ситуации, построение достоверных выводов, обеспечивающих решение разнообразных транспортных задач при гарантированной безопасности, — это первичные и крайне необходимые компетенции, которые формируются в транспортном образовании.

История становления инженеров путей сообщения убедительно подтверждает факт объединенной совместной работы первого транспортного вуза с практическими работниками, строящими железную дорогу между Москвой и Санкт-Петербургом.

Большой исторический опыт, широкие возможности действующего законодательства и программы Минтранса России побуждают научно-педагогических сотрудников транспортных вузов направить свои интеллектуальные силы для широкого развития сетевого образования.

Современный этап развития транспортной системы ставит перед вузами и всей отраслью новые стратегические задачи. Мы обязаны выполнять руководящие решения органов власти и органов управления, стремясь войти к 2020 г. в первую сотню ведущих мировых университетов. К этому нас призывает Указ Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 599 «О мерах по реализации государственной политики в области образования и науки» и постановление Правительства РФ от 16 марта 2013 г. № 211 «О мерах государственной поддержки ведущих университетов Российской Федерации в целях повышения их конкурентоспособности среди ведущих мировых научно-образовательных центров», где выражены требования к направлению развития отечественных вузов.

Юридическую основу сетевого образования образует Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», где в ст. 15 закреплена сетевая форма реализации образовательных программ. Сетевая форма призвана обеспечивать освоение обучающимися образовательной программы с использованием ресурсов нескольких организаций, осуществляющих образовательную деятельность, в том числе иностранных, а при необходимости с использованием ресурсов иных организаций. В сетевой форме наряду с организациями, осуществляющими образовательную деятельность, могут участвовать научные организации, медицинские организации, организации культуры, физкультурно-спортивные и иные организации, обладающие ресурсами, необходимыми для осуществления обучения, проведения учебной и производственной практики и осуществления иных видов учебной деятельности, предусмотренных соответствующей образовательной программой.

Анализ законодательных требований дает основание признать, что основными задачами сетевого обучения являются:

— подготовка кадров с уникальными компетенциями, востребованными на рынке труда, где требуются высокопрофессиональные специалисты с высоким мастерством, владеющие способностями решать отраслевые проблемы по своей профессии;

— существенное повышение качества образования за счет интеграции ресурсов практических организаций, предприятий, организаций-партнеров по приоритетным направлениям отраслевого характера;

— внедрение лучших образцов отечественных и зарубежных практик в образовательный процесс для развития прикладных способностей по решению отраслевых проблем.

Плодотворное развитие сетевого обучения станет возможным при разработке моделей, образцов этого вида обучения, смыкающего в одну базу ресурсы разных организаций при взаимной заинтересованности в получении более высокого результата в подготовке специалистов.

Отдельные модели сетевого обучения транспортные вузы осуществляли и до принятия на законодательном уровне нормативных правовых требований к реализации этой формы подготовки специалистов. В новых современных условиях сетевая форма обучения приобретает особую яркость. Время новых технологий требует существенного повышения качества подготовки специалистов транспорта. Сетевая форма в отраслевом образовании находит самую благодатную почву для формирования компетенций, какими обеспечивается решение задач по предоставлению востребованных человеком, обществом и государством транспортных услуг, реализуемых в безопасной транспортной среде. Обучение избавляется от формальных процессов получения знаний, какие остаются не востребованными практикой, самим человеком, получившим диплом об образовании. Транспортное образование, развивающееся на сетевых моделях обучения, становится приоритетным по критериям его востребованности, основанной на компетенциях, необходимых для полноценного функционирования транспортной системы. Интегрируя научные, учебно-методические и практические ресурсы транспортных вузов и всех других структур транспортной системы, противники транспортного образования остаются на позициях старых методик подготовки специалистов, защищая предметное обучение с общими установками, удаляющими знания от быстро меняющихся практических компетенций. При такой методике обучения человек приобретает избыточные и никому не нужные знания и компетенции.

Использование сетевой формы в системе транспортной отрасли дает возможность транспортным вузам разрабатывать уникальные сетевые образовательные программы с привлечением опытных практических работников транспорта, хорошо знающих все проблемы, видящие, каких специалистов и с какими компетенциями следует готовить, чтобы транспортная система постоянно развивалась на основе современных новых технологий. Сетевое взаимодействие создает условия для непосредственного использования в обучении материально-технической базы транспортной отрасли. Сетевые образовательные программы реализуются с использованием ресурсов транспортных вузов и богатых материально-технических, информационных, кадровых сил и средств, транспортного комплекса. В сжатые сроки, к концу 2019 г. кафедры транспортных вузов на основе действующей нормативной правовой базы и утвержденных Министром транспорта РФ программ обязаны:

— сформировать модели сетевой формы обучения на основе анализа законодательства и других нормативных правовых актов, допускающих возможность создавать и развивать сетевое образование;

— подготовить перечень программ дополнительного профессионального образования, которые будут реализовываться в сетевой форме обучения.

С 2019 г. следует приступить к разработке и реализации программ дополнительного профессионального образования в сетевой форме обучения.

Решая эту задачу, полезно будет обратиться к современному опыту реализации образовательных программ с использованием сетевой формы несколькими организациями, осуществляющими образовательную деятельность, а также модели сетевого бучения с использованием ресурсов вуза и практических организаций, не ведущих образовательную деятельность [1].

Образцами форм сетевого обучения могут служить две группы моделей сетевого обучения. К первой группе относятся модели сетевого обучения, сложившиеся в установленном законом порядке на основе объединения ресурсов двух или более образовательных организаций по подготовке, переподготовке и повышению квалификации специалистов. Ко второй группе относятся модели сетевого обучения, формирующиеся на основе объединения усилий образовательных организаций и практических подразделений ведомственного или корпоративного характера для реализации общих интересов в подготовке или переподготовке, повышении квалификации специалистов, в которых заинтересована соответствующая отрасль.

По первой группе модели сетевого обучения могут быть следующих видов:

— объединение ресурсов двух образовательных организаций для формирования двух сетевых образовательных программ высшего образования и их совместной реализации с последующей выдачей каждому выпускнику двух дипломов вузов, реализующих данную модель сетевого обучения. Выпускник такой модели сетевого обучения получает два диплома о высшем образовании по двум профилям, или по двум специализациям, или по двум направлениям, или по двум специальностям. Конечный результат такой формы обучения зависит от содержания разработанных образовательных программ, от методики их реализации, соответствующей законным требованиям к освоению таких программ;

— объединение ресурсов двух образовательных организаций для формирования сетевой образовательной программы по одному направлению и соответствующему профилю, или по одной специальности, соответствующей специализации, а также для формирования образовательной программы дополнительного профессионального образования. Совместная реализация таких образовательных программ расширяет возможности вузов для удовлетворения интересов человека в получении степени бакалавра по желаемому профилю или по желаемой специализации выбранной специальности. Кроме того, выпускник такой модели сетевого обучения получает еще диплом о дополнительной квалификации, которую он выбрал, укрепляя гарантии достойного трудоустройства. По этой модели сетевого обучения могут формироваться

образовательные программы повышения квалификации, которые заинтересуют как студентов, так и работодателей. Выпускники вместе с дипломами получают удостоверение о повышении квалификации;

— объединение ресурсов транспортного вуза с зарубежными университетами для формирования сетевых образовательных программ, освоение которых дает основание выдавать выпускнику диплом о высшем образовании транспортного вуза и документ зарубежного вуза, подтверждающий уровень и профиль иностранного образования или документ об иностранной квалификации. Эта модель сетевого обучения дает возможность выпускнику трудоустраиваться не только в России, но и за рубежом, где он сможет развивать профессиональные компетенции и вернуться на Родину с новыми способностями к развитию совершенных транспортных технологий.

Первая группа моделей сетевого обучения призвана к созданию образцов объединения ресурсов нескольких образовательных организаций для решения следующих задач:

— существенное повышение качества подготовки специалистов, что повышает их конкурентоспособность на рынке труда;

— значительное расширение возможностей обучающихся по доступности новых современных образовательных технологий, выбора лучших методик обучения, более совершенных средств обучения;

— предоставление обучающимся возможности выбора профилей подготовки или специализаций, соответствующих интересам человека;

— предоставление обучающимся более широких возможностей углубленного изучения учебных курсов, предметов, дисциплин модулей;

— приобретение новых практических компетенций, расширяющих и укрепляющих гарантии хорошего трудоустройства выпускников, освоивших образовательные программы в сетевом обучении. Решение этой задачи становится возможным за счет объединения ресурсов ведущих образовательных организаций и предоставления обучающимся освоения их богатого опыта в подготовке специалистов.

Вторая группа моделей сетевого обучения наиболее плодотворна в развитии транспортного образования, однако не исключает модели первой группы. Каждая модель этой группы мотивирует работников структурных подразделений транспортного комплекса к активному участию в обучении, ощущая практическую полезность знаний, на основе которых развиваются и совершенствуются транспортные компетенции, растет производительность труда, повышается зарплата. Модели сетевого обучения этой группы могут быть следующих видов:

— объединение ресурсов транспортного вуза с материально-технической базой структурного подразделения транспортного комплекса, касающегося отдельного вида транспорта, для совместного формирования сетевых образовательных программ и создания условий для полноценной их реализации. В разработке образовательных

программ, в их реализации принимают активное участие ученые педагоги транспортного вуза и практические работники структурных подразделений транспортного комплекса. Программы разрабатываются по востребованным видом транспорта направлениям и профилям, а также по специальностям и специализациям. С учетом потребности транспорта, совместно с вузом разрабатываются образовательные программы дополнительного профессионального образования. Выпускники транспортного вуза получают по результатам освоения образовательных программ диплом о высшем образовании бакалавра или специалиста, а также дипломы о дополнительных квалификациях, повышающих гарантии достойного трудоустройства;

— объединение ресурсов транспортного вуза с конкретным подразделением транспортного комплекса для совместной разработки магистерской образовательной программы и ее реализации, обеспечение практики и стажировки магистров под конкретную вакантную должность. Выпускнику, освоившему программы этой модели сетевого обучения, выдается диплом вуза, подтверждающий степень магистра, практическое подразделение транспорта выдает приглашение на трудоустройство под конкретную должность;

— объединение ресурсов транспортного вуза с практическим подразделением транспортного комплекса, имеющим лицензию на образовательную деятельность по дополнительному профессиональному образованию, для совместной разработки и реализации сетевых образовательных программ высшего образования по направлению или по специальности, а также для совместной разработки и реализации дополнительных образовательных программ. Выпускникам, освоившим образовательные программы по этой модели сетевого обучения, выдается диплом вуза о высшем образовании бакалавра или специалиста и два диплома о двух дополнительных квалификациях;

— объединение ресурсов транспортного вуза с транспортными структурами иностранных государств для разработки разных сетевых образовательных программ с возможностью проходить практики или стажировки на конкретных зарубежных предприятиях, фирмах. Выпускники, освоившие образовательные программы по этой модели сетевого обучения, получают отечественный диплом о высшем образовании, а также дипломы о дополнительном профессиональном образовании. Иностранная фирма выдает документ, подтверждающий прохождение практик или прохождение стажировок.

Модели сетевого обучения будут развиваться и укреплять образовательный процесс, устремляя его к удовлетворению потребностей человека и интересов работодателей. Каждая модель сетевого обучения сближает интересы личности с субъектами, предоставляющими рабочие места, обеспечивая получение достойной заработной платы, стимулируя

рост производительности труда, заботливое отношение к внедрению новых технологий в работе транспортной системы.

Внедрение той или иной модели сетевого обучения требует большой предварительной работы по изучению интересов желающих учиться под конкретную профессию и получению полных сведений от тех, кто намерен сотрудничать с вузом, объединяя усилия и ресурсы для достижения поставленной цели. С позиций этого аспекта видна необходимость в проведении ряда просветительских мероприятий для разъяснения сотрудникам транспорта и широкой общественности ценности сетевого обучения в транспортных вузах, создающего широкие перспективы для воспитания специалистов, востребованных транспортной отраслью.

Под каждую сетевую образовательную программу требуется разработка методики ее реализации и оценка преподавательского состава и персонала, которые будут организовывать и вести учебный процесс. Объединение ресурсов вуза с другими образовательными организациями или вуза с транспортными предприятиями значительно увеличивает потенциал для подготовки специалистов того уровня и такого качества, какое обеспечит повышение производительности труда при применении новых, совершенных технологий.

Согласно ст. 15 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» использование сетевой формы реализации образовательных программ осуществляется на основании договора. Общие требования к договору конкретизируются при заключении договора выбранной участниками модели сетевого обучения. До заключения договора будет полезным проведение предварительных соглашений, где достигаются договоренности на разработку конкретных сетевых образовательных программ по подготовке конкретных специалистов определенного уровня, а также программ по переподготовке и повышению квалификации для конкретных работников. В договоре о подготовке и реализации сетевых образовательных программ требуется указать:

— наименование сетевых образовательных программ, их вид, уровень и направленность;

— порядок приема на каждую реализуемую сетевую образовательную программу;

— статус обучающихся по каждой реализуемой сетевой образовательной программе. Правовой статус обучающихся должен соответствовать требованиям ст. 50 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации», а также типовым положениям об образовательных организациях, участвующих в сетевом обучении, и требованиям их устава;

— порядок и условия перемещения студентов и преподавателей вуза в другое образовательное заведение или предприятие в целях обучения, практики, стажировки или преподавания с указанием времени и конкретного места. Особенно это важно для лиц, осваиваемых основные

образовательные программы, а также для лиц, которые обучаются по нескольким образовательным программам сетевого вида;

— порядок обучения студентов или магистров по каждой сетевой образовательной программе, обязанности каждой организации, участвующей в сетевом бучении;

— характеристика и объем образовательных ресурсов, используемых в сетевом обучении каждой организацией, являющейся участником этого вида бучения;

— форма, содержание документа, подтверждающего уровень образования, квалификацию, или документ об обучении, с указанием организаций, которые выдают указанные документы.

Конкретизация порядка сетевых моделей обучения найдет свое воплощение в положении университета о сетевой форме реализации образовательных программ. Практикой развития сетевого обучения выработаны модели таких положений. Существует широкий спектр договоров о сетевом обучении, по моделям объединения образовательных ресурсов разных образовательных организаций. Договоры сетевого взаимодействия между образовательной организацией и иными организациями реже представлены для публичного обозрения. Применительно к развитию сетевого обучения в транспортном образовании модели таких договоров имеют важную значимость. Соединение усилий транспортных вузов с богатыми структурами транспортной системы образует новую мощную силу, способную воспитать специалистов транспорта нового поколения, впитавших лучшие теоретические знания и современную транспортную практику, обеспечивая каждого выпускника высококачественными транспортными компетенциями.

Представленный типовой договор о сетевом взаимодействии, разработанный Томским государственным университетом [https://regulations.tusur.ru/storage/61072/Pologenie_o_setevom_obuchenii.pdf?1495014281], может служить образцом при формировании подобных договоров транспортными вузами.

**ДОГОВОР**

**о сетевой форме реализации образовательных программ между федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования «Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники» и _____**

г. Томск «____» _____г.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники», действующее на основании лицензии (серия 90Л01 № 0009309 рег. № 2264 от 12 июля 2016 г.), выданной Федеральной службой по надзору в сфере образования и науки, в лице ректора _____, действующего на основании

Устава, именуемое в дальнейшем «ТУСУР», с одной стороны, и _____ в лице _____, действующего на основании _____, именуемая в дальнейшем _____, с другой стороны, именуемые в дальнейшем «Стороны», заключили настоящий Договор о нижеследующем:

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Стороны заключают настоящий договор о сетевой форме реализации образовательных программ по следующему(им) направлению(ям) подготовки/специальности.

1.2. Образовательные программы реализуются Сторонами в сетевой форме в соответствии с Федеральным законом «Об образовании в Российской Федерации» (ст. 15) и Федеральными государственными образовательными стандартами (по соответствующим направлениям подготовки).

1.3. Условия и порядок осуществления образовательной деятельности, правила приема на обучение, порядок организации академической мобильности обучающихся, статус обучающихся, осваивающих образовательную программу, реализуемую с использованием сетевой формы, устанавливаются локальными актами Сторон и дополнительными соглашениями к настоящему договору.

1.4. Зачисление на обучение по образовательной программе, реализуемой Сторонами в сетевой форме, производится в соответствии с Порядком приема граждан в образовательные организации высшего образования и Правилами приема Сторон.

1.5. Сторона, зачисляющая на обучение студентов, гарантирует наличие соответствующей лицензии на право осуществления образовательной деятельности.

1.6. Стороны согласуют между собой учебные планы, выделяя дисциплины (модули), практики, научно-исследовательскую работу и другие виды образовательной деятельности обучающихся, для реализации их в сетевой форме.

1.7. Стороны вправе в ходе реализации настоящего договора дополнить предметы, цель и задачи договора путем подписания дополнительного соглашения к настоящему договору.

1.8. Оплата услуг профессорско-преподавательского состава и других работников, занятых в реализации образовательной программы в сетевой форме, осуществляется в порядке и на условиях, установленных действующим законодательством, по согласованию с каждой из Сторон, производящей оплату.

1.9. По завершении изучения отдельной учебной дисциплины (модуля) образовательной программы, реализуемой Сторонами в сетевой форме, обучающимся выдается справка установленной формы принимающей Стороны, которую направляющая Сторона признает в качестве документа для перезачета обучающимся учебной дисциплины (модуля).

1.10. Лица, зачисленные на образовательные программы, реализуемые Сторонами в сетевой форме, являются студентами одной из Сторон, направленными для обучения в рамках академического обмена в одну из других Сторон (на время изучения соответствующих учебных дисциплин (модулей), прохождения практик и научно-исследовательской работы и других видов учебной деятельности).

1.11. Итоговая аттестация обучающихся, осваивающих образовательные программы в сетевой форме, и выдача им документов об образовании проводится в общем порядке, установленном для обучающихся образовательной организации, в которую обучающийся был зачислен на обучение по соответствующей образовательной программе.

1.12. В ходе ведения совместной деятельности Стороны взаимно используют имущество друг друга с соблюдением требований и процедур, установленных

законодательством Российской Федерации. Стороны, используя помещения, оборудование, иное имущество партнера по договору, обеспечивают его сохранность с учетом естественного износа, а также гарантируют целевое использование имущества в случае, если цели предоставления имущества были указаны в дополнительном договоре о его предоставлении в пользование.

2. ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ

2.1. Целью деятельности Сторон при реализации образовательных программ в сетевой форме является обеспечение высокого качества подготовки конкурентоспособных и практико-ориентированных выпускников, способных к инновационной профессиональной деятельности, за счет совместного использования кадрового, материально-технического, учебно-методического и информационного ресурсов Сторон.

2.2. Основными задачами деятельности Сторон при реализации образовательных программ в сетевой форме являются:

— предоставление обучающимся возможностей выбора различных профилей подготовки и специализаций на стыке перспективных направлений подготовки, углубленного изучения учебных курсов, предметов, дисциплин (модулей);

— расширение доступа обучающихся к современным образовательным технологиям и средствам обучения;

— эффективное использование образовательных ресурсов Сторон для осуществления теоретического обучения, проведения практик и научно-исследовательской работы обучающихся, осуществления иных видов образовательной деятельности, предусмотренных соответствующей образовательной программой;

— разработка Сторонами учебно-методических материалов, ориентированных на подготовку и оценку уникальных компетенций, дополнительных к Федеральным государственным образовательным стандартам.

2.3. Сетевое взаимодействие осуществляется в формах:

— совместной деятельности Сторон, направленной на обеспечение возможности освоения обучающимися образовательной программы с использованием ресурсов каждой из Сторон;

— зачета каждой из Сторон, реализующей образовательную программу в сетевой форме, результатов освоения обучающимися в рамках индивидуального учебного плана программ учебных курсов, предметов, дисциплин (модулей), практик, дополнительных образовательных программ в другой Стороне.

2.4. Возможно применение дистанционной формы обучения в онлайн-режиме для зарегистрированных обучающихся, а по окончании курса прохождение тестирования также в онлайн-режиме и получение справки, установленной принимающей Стороной формы, по результатам дистанционного освоения учебной дисциплины.

3. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА СТОРОН

Стороны обязуются:

3.1. Обеспечить (по предварительному согласованию) условия обучающимся, осваивающим образовательные программы в сетевой форме в соответствии с Федеральными государственными образовательными стандартами: предоставить квалифицированный состав преподавателей, аудитории, лаборатории, соответствующие помещения для учебных занятий, обеспечить доступ к лабораторному, учебному оборудованию, читальным залам, библиотекам и предусмотренным образовательной программой пособиям.

3.2. Предоставить возможность использования преподавателями и обучающимися ресурсов для электронного (дистанционного) обучения.

3.3. Оговаривать Сторонами отдельно в каждом конкретном случае и оформлять дополнительными соглашениями (договорами) формы взаимодействия Сторон с учетом нормативных актов Сторон.

3.4. Исполнять принятые на себя обязательства по настоящему Договору, а также нести ответственность за неисполнение настоящего Договора и заключенных для его реализации дополнительных договоров.

4. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1. Настоящий договор является рамочным, т.е. определяющим структуру, принципы и общие правила отношений Сторон. В процессе сетевого взаимодействия и в рамках настоящего договора Стороны дополнительно заключают договоры и соглашения, предусматривающие детальные условия и процедуры взаимодействия сторон, которые становятся неотъемлемой частью настоящего договора и должны содержать ссылку на него.

4.2. Стороны своевременно информируют друг друга обо всех существенных изменениях, влияющих на выполнение настоящего Договора.

4.3. Договор может быть продлен или изменен по взаимному соглашению Сторон, о чем заключается дополнительный Договор.

4.4. Изменения и дополнения к настоящему договору действительны лишь при условии, что они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными представителями Сторон.

4.5. Любая из Сторон может отказаться от исполнения условий настоящего Договора с предупреждением другой Стороны не позднее, чем за один месяц до начала учебного семестра.

4.6. Настоящий договор составлен в двух экземплярах, имеющих равную юридическую силу, по одному для каждой из Сторон.

5. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА

5.1. Настоящий Договор вступает в силу с момента подписания его «Сторонами» и действует в течение _____ лет.

6. АДРЕСА И РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

Представленный типовой договор сетевого обучения может служить образцом для разработки иных договоров, которые могут включать отдельные специфические элементы, отражающие особенности той или иной модели сетевого сотрудничества.

Развивая сетевое обучение, следует обратить внимание на главный вклад предприятий транспортного комплекса в процесс подготовки требуемых отрасли высококвалифицированных специалистов, при использовании богатой материально-технической базы, опытных производственников транспортной системы, предоставлении студентам, магистрам возможности использовать теоретические знания на практике, приобретая современные транспортные компетенции.

Мышление преподавателей транспортных вузов требуется направить на развитие сетевого обучения, убеждая себя, партнеров и всех, кого мы учим, в плодотворности сетевого сотрудничества, объединяясь с лучшими структурами транспортного комплекса, используя их ценности в воспитании специалистов транспорта нового поколения. В транспортных вузах нужна новая атмосфера, охватывающая и вовлекающая всех в

сетевое обучение, раскрывающая возможности одновременного обучения в вузе, освоения смежные курсов или программ во втором вузе, использования материально-технических ресурсов предприятия транспорта. Научная деятельность, стажировка и практика, обучение с участием опытных производственников, расширение методик обучения с активным использованием материальных ресурсов транспортных организаций — все это возможно в сетевом сотрудничестве транспортного образования.

Сетевое обучение в транспортном образовании существенно расширяет возможности отрасли, как в формировании новых образовательных программ, так и в их реализации, подчиняя учебный процесс формированию транспортных компетенций. Сетевое сотрудничество транспортных вузов с отраслевыми предприятиями устраняет дефекты в подготовке специалистов, освобождая их от приобретения избыточных, ненужных компетенций и устремляя образовательные ресурсы только на формирование тех способностей, какие необходимы для полноценной работы транспортной отрасли.

Сетевая форма образовательных программ расширяет возможность реализации образовательных программ международного и отечественного уровней, сближая их содержание и взаимно обогащая одна другую, образуя возможность обучаться по разным направлениям и специализациям, проходить стажировки, повышать квалификации или получать дополнительные, востребованные транспортной практикой навыки. Внедрение транспортными вузами новых сетевых образовательных программ, совместно разработанных с ведущими зарубежными и российскими университетами и научными организациями; привлечение студентов из ведущих иностранных университетов для обучения в российских транспортных вузах по партнерским образовательным программам с иностранными университетами [1] создает новые условия для подъема транспортного образования до уровня мировых показателей.

**Литература**

1. Весна, Е. Б. Модели взаимодействия организаций при сетевой форме реализации образовательных программ / Е. Б. Весна, А. И. Гусева // Современные проблемы науки и образования. — 2013. — № 6 // URL: http://science-education.ru/ru/article/view?id=10934 (дата обращения: 1 августа 2019 г.).

**References**

1. Vesna, Ye. B. Modeli vzaimodeystviya organizatsiy pri setevoy forme realizatsii obrazovatel'nykh programm [Models of interaction of organizations in the network form of the implementation of educational programs] / Ye. B. Vesna, A. I. Guseva // Sovremennyye problemy nauki i obrazovaniya. — 2013. — № 6 // URL: http://science-education.ru/ru/article/view?id=10934 (data obrashcheniya: 1 avgusta 2019 g.).

# ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 347.463

**© Куликов Александр Викторович**
— доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой Юридического института Балтийского федерального университета имени И. Канта, заслуженный юрист Российской Федерации
bmw0052@rambler.ru

**© Тюленев Никита Иванович**
— соискатель Балтийского федерального университета имени И. Канта, ведущий юрисконсульт Калининградской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»
n.tiulenev@gmail.com

## Особенности правового регулирования железнодорожного транспорта в России и Европейском Союзе и необходимость их гармонизации

**Аннотация.** Транспортное право любого государства и союза государств должно по своей природе являться открытой безграничной гармонизированной системой и быть совместимой с международными нормами транспортного права. По мнению Международного союза железных дорог перспективы железнодорожных грузовых перевозок во многом зависят от желания разных стран объединить свои усилия и ресурсы. Устранение всех несоответствий и формальных разногласий создаст условия для свободной международной торговли и воплотит в жизнь идеи свободного перемещения товаров и услуг по территории всего евразийского континента.

Представленная статья является анализом соответствия норм отечественного законодательства и Европейского Союза, определяющих особенности организации системы железнодорожного транспорта, функционирования железнодорожных перевозчиков, владельцев инфраструктуры иных предприятий. В статье представлено сравнительно-правовое исследование законодательных основ деятельности железнодорожных компаний, принципов регулирования рынка перевозок. Ввиду объективной необходимости интеграции данная сфера нуждается в совершенствовании правового регулирования и гармонизации.

**Ключевые слова:** правовое регулирование; гармонизация законодательства; железнодорожный транспорт; железнодорожные перевозки; железнодорожная инфраструктура; перевозочный процесс в Европе.

**© Aleksandr V. Kulikov**
— Doctor of Law, professor, head of the department of the Law Institute of Immanuel Kant Baltic Federal University, honored lawyer of the Russian Federation

**© Nikita Iv. Tyulenev**
— applicant of Candidate of Law, Immanuel Kant Baltic Federal University, leading legal adviser of the Kaliningrad Railways (branch of the OAO “RZhD”)

## Features of legal regulation of railway transport in Russia and in the European Union and the necessity to harmonize them

**Abstract.** The transport law of any state and the union of states should be by nature an open, limitless harmonized system and be compatible with international norms of transport law. According to the International Union of Railways, the prospects for rail freight transportation largely depend on the desire of different countries to combine their efforts and resources. The elimination of all inconsistencies and formal disagreements will create conditions for free international trade and will implement the ideas of free movement of goods and services throughout the Eurasian continent.

The current paper is an analysis of compliance with the norms of domestic legislation and that of the European Union, which determine the organization features of the railway transport system, the functioning of railway carriers, and the owners of the other enterprises infrastructure.

The paper has presented a comparative legal study of the legislative foundations of the railway companies’ activities, the principles of the transportation market regulation. Due to the objective necessity for integration, this area needs to improve legal regulation and harmonization.

**Keywords:** legal regulation; harmonization of legislation; railway transport; railway transportation; railway infrastructure; transportation process in Europe.

История развития законодательства о железнодорожном транспорте в Российской Федерации имеет давнюю историю. Начало современного этапа его развития можно отнести к моменту создания Министерства

путей сообщения ОФ (МПС России) в единой структуре федеральных органов исполнительной власти. Железные дороги до настоящего времени остаются главенствующим в Российской Федерации видом транспорта и являются самой большой сетью дорог в мире. Протяженность железных дорог в России составляет 134,6 тыс. км, без учета подъездных путей промышленных предприятий. Кроме того, железнодорожные перевозки составляют до 70% всего грузооборота страны. Железные дороги обеспечивают сегодня федеральному правительству не менее 5% налоговых доходов, т.е. больше, чем любая другая отрасль промышленности [http://russiantourism.ru/experts-rt/experts-rt_21468.html (дата обращения: 15 июня 2019 г.)].

Вместе с тем в 1990-е гг. экономическая деятельность МПС России снизилась и не давала как ранее высоких результатов. Было принято решение о реформировании системы железнодорожного транспорта, создании принципиально новой базы его правового регулирования. В итоге создано акционерное общество со 100%-ным государственным участием. В результате структурной реформы железнодорожного транспорта был сформирован конкурентный рынок оперирования грузовыми вагонами путем создания дочерних общесетевых компаний («Первая грузовая компания», «Вторая грузовая компания») и специализированных («Трансконтейнер», «Русская Тройка», «РейлТрансАвто»), операторских компаний и полного вывода из ОАО «РЖД» парка грузовых вагонов посредством его передачи в капитал дочерних операторов и продажи иным собственникам подвижного состава. Также была создана Федеральная пассажирская компания, осуществляющая дальние пассажирские перевозки в России и в сообщении с зарубежными странами [1, стр. 155—162]. Развитие конкурентных начал на железнодорожном транспорте общего пользования за счет демонополизации вагонного парка, ранее находившегося только в ведении железных дорог, привело к многочисленному числу операторов подвижного состава, заменив административное регулирование движения вагонов по сети железных дорог договорным регулированием при сохранении локомотивного парка и путевого хозяйства в собственности естественного монополиста — ОАО «РЖД». Сегодня операторы в организационном и имущественном отношениях отделены от перевозчика — ОАО «РЖД» и взаимодействуют с последним на договорной основе.

В рамках реформы были приняты нормативные правовые акты разных уровней, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта. Наиболее важными, на наш взгляд, являются:

— Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»;

— постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества “Российские железные дороги”».

Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» определяет правовые основы деятельности железнодорожного перевозчика — единого хозяйствующего субъекта — ОАО «РЖД». Так, Закон определяет порядок учреждения ОАО «РЖД», основы внутреннего устройства организации, цели и задачи его деятельности. ОАО «РЖД» осуществляет следующие основные виды деятельности: эксплуатация, содержание и ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, в том числе в пригородном сообщении; оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги. ОАО «РЖД» осуществляется следующие основные виды деятельности: эксплуатация, содержание и ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа, в том числе в пригородном сообщении; оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги.

Таким образом, три главные составляющие деятельности в сфере железнодорожного транспорта сконцентрированы в рамках одного хозяйствующего субъекта — холдинга ОАО «РЖД».

Закон также определяет основные принципы работы этого хозяйствующего субъекта, а именно, единство управления инфраструктурой и собственностью ОАО «РЖД», безопасность движения, качество оказания услуг, гарантированный недискриминационный доступ перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта, обеспечение прозрачности финансовых операций единого хозяйствующего субъекта, проведение ежегодной аудиторской проверки ведения бухгалтерского учета и финансовой (бухгалтерской) отчетности единого хозяйствующего субъекта, раздельное ведение учета доходов и расходов по каждому виду деятельности единого хозяйствующего субъекта.

Утвержденный постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585 Устав ОАО «РЖД» определяет перечень филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД». К ним, в частности, относятся Дирекция инфраструктуры, Дирекция тяги, Центр фирменного транспортного обслуживания и пр. Дочерним обществом ОАО «РЖД» является акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» и иные организации.

В соответствии с Положением о Центральной дирекции инфраструктуры — филиале открытого акционерного общества «Российские железные дороги» от 16 июля 2012 г. № 215 задачи и функции по управлению, содержанию инфраструктуры возложены на

Центральную дирекцию инфраструктуры — филиал ОАО «РЖД». Центральная дирекция обладает оперативной самостоятельностью в осуществлении финансово-хозяйственной деятельности.

ОАО «РЖД» владеет 100% железнодорожных магистралей на территории РФ, и в его распоряжении находятся другие объекты инфраструктуры: станции, вокзалы, депо, объекты пассажирских обустройств и устройства сигнализации, централизации и блокировки, а также устройства связи.

Основным подразделением, обеспечивающим формирование доходной части бюджета ОАО «РЖД» за счет доходов от услуг, связанных с перевозкой грузов, коммерческой работой в сфере грузовых перевозок и использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», является Центр фирменного транспортного обслуживания — филиал ОАО «РЖД» (см. Положение о Центре от 11 октября 2017 г. № 1093).

Несмотря на внутреннее структурное деление ОАО «РЖД», компания относится к субъектам естественных монополий. Учитывая специфический предмет деятельности ОАО «РЖД», стратегическое назначение железнодорожного транспорта, его весомый вклад в национальную экономику, а также повышенные требования безопасности железнодорожной инфраструктуры, государство по-прежнему заинтересовано в осуществлении контроля за деятельностью монополиста. Одним из таких механизмов является антимонопольное регулирование. Например, установление тарифов на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, является государственным регулированием в сфере естественной монополии, обеспечивающим доступность грузоотправителям пользоваться услугами железнодорожного транспорта. Установление тарифов за работы и услуги железнодорожного транспорта предусмотрено законодателем и не может расцениваться как создающее дискриминационные условия деятельности отдельных хозяйствующих субъектов.

Установленные федеральным органом исполнительной власти тарифы являются обязательными для пользователей услугами железнодорожного транспорта независимо от их организационно-правовой формы. Следовательно, действующий Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», обеспечивает юридическим лицам равные правовые условия для их доступа к услугам, выполняемым российскими железными дорогами. Тарифная политика РЖД не ограничивает самостоятельность хозяйствующих субъектов в свободном заключении договора перевозки груза по российским железным дорогам.

Законодательство о естественных монополиях, о конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках

предусматривает ценовое регулирование деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок. Тарифы устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности железнодорожного транспорта. Прейскурант построен на основании среднесетевых издержек. С учетом методологии формирования нового прейскуранта на перевозки грузов в Тарифном руководстве найдены решения, обеспечивающие баланс интересов перевозчика и пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Таким образом, сегодня на российском рынке железнодорожных перевозок мы наблюдаем процесс формирования конкурентного рынка, но с условием сохранения доминирующей позиции ОАО «РЖД». Предприятия, работающие на рынке пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок, являются обособленными юридическими лицами, имеющими соответствующие лицензии и работающими на принципах добросовестной конкуренции.

В сравнительном анализе рассмотрим опыт правового регулирования Европейским Союзом (далее — ЕС) организации железнодорожного транспорта и рынка услуг. ЕС уделяет большое внимание развитию законодательства о железнодорожном транспорте. На сегодняшний день свыше десятка документов (директив, распоряжений и иных нормативных правовых актов) регулируют деятельность перевозчиков, владельцев тягового и подвижного состава, которые работают на территории ЕС.

Основными документами, регламентирующими сферу железнодорожных перевозок на территории ЕС, являются:

– Директива Европейского парламента и Совета от 21 ноября 2012 г. 2012/34/ЕС «Об организации единого европейского железнодорожного пространства»;

– распоряжение Европейского парламента и Совета от 11 мая 2016 г. 2016/796 «О Железнодорожном агентстве Европейского Союза»;

– распоряжение Европейского парламента и Совета от 11 мая 2016 г. 2016/797 «О совместимости железнодорожной системы в Европейском Союзе»;

– распоряжение Европейского парламента и Совета от 11 мая 2016 г. 2016/798 «О безопасности железнодорожной системы».

Также действуют нормативные документы ЕС, регулирующие частные вопросы деятельности в сфере железнодорожного транспорта, касающиеся вопросов безопасности, лицензирования, освидетельствования машинистов и другие вопросы.

Основы деятельности перевозчиков, владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также основные принципы их взаимодействия отражены в Директиве Европейского парламента и

Совета 2012/34/ЕС. Данный документ был принят ЕС как основной законодательный акт, определяющий правила функционирования рынка железнодорожных перевозок, формирующий принципы добросовестной конкуренции на общеевропейском железнодорожном пространстве. Директива 2012/34/ЕС закрепляет принцип недискриминации и обеспечивает равный доступ всех перевозчиков на рынок.

Раздел 1 Директивы 2012/34/ЕС посвящен общим положениям. Интересным представляется раздел 2, который говорит о независимости перевозчика и владельца инфраструктуры. В ст. 4 Директивы 2012/34/ЕС гарантируется, что перевозчики, которые, косвенно или непосредственно контролируются государством или являются его собственностью, независимы в вопросах бухгалтерского учета, финансовой отчетности, дотаций от государственного бюджета и казны. Данный подход обусловлен тем, что железнодорожные предприятия должны управляться на принципах рыночной экономики, недискриминации, равного доступа к инфраструктуре. Пунктом 3 ст. 5 Директивы 2012/34/ЕС определены направления деятельности железнодорожных перевозчиков, в которых они не могут быть ограничены, а именно: создание собственной организационной структуры, контроль над собственной коммерческой деятельностью, принятие кадровых, финансовых решений, применение новых технологий, модернизация производства, принятие решение в рамках иных компетенций, связанных с деятельностью железной дороги.

Кроме того, ст. 6 Директивы 2012/34/ЕС определяет, что бухгалтерская и финансовая отчетность, балансы должны вестись отдельно для деятельности, связанной с перевозками и управлением инфраструктурой железнодорожного транспорта. Государства-члены могут самостоятельно принять решения, будут ли это различные подразделения одного юридического лица или разные, независимые друг от друга хозяйствующие субъекты.

Основам управления и администрирования инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории ЕС посвящена ст. 7 Директивы 2012/34/ЕС. Непосредственно указано, что государства-члены гарантируют, что функции по контролю справедливого и недискриминационного доступа к инфраструктуре должны быть переданы субъектам, самостоятельно не оказывающим услуги перевозчика. Данная цель должна быть достигнута независимо от внутренней организационной структуры железнодорожных предприятий.

Директива 2012/34/ЕС определяет принципы финансирования деятельности, связанной с управлением инфраструктурой. Устанавливается пятилетний период, в который предприятия — владельцы инфраструктуры должны уравновесить показатели доходов от коммерческой деятельности и бюджетных дотаций, получаемых от государств-членов. В дальнейшем государства члены имеют право финансировать деятельность инфраструктуры (в особенности, покрытие

инвестиций и модернизацию сети), но в переделах равновесия платежного баланса.

В свете положений Директивы 2012/34/ЕС железнодорожные перевозчики имеют право беспрепятственного доступа к инфраструктуре всех государств-членов для оказания услуг по перевозке грузов и пассажиров. Директива содержит оговорку, что пассажирам при международных перевозках (в рамках ЕС) должна быть предоставлена возможность выходить на любой станции без ограничений. Однако стоит обратить внимание, что в рамках ЕС действуют определенные правила по соблюдению безопасности на железнодорожном транспорте, в частности, установленные распоряжением 2016/798. Если предприятие-перевозчик не соответствует критериям безопасности, установленным национальными контрольными органами в сфере железнодорожного транспорта государств — членов ЕС, не имеет соответствующих документов (например, сертификата безопасности типа «В» для Польши), он не имеет доступа на инфраструктуры данной страны. Кроме того, ограничения также могут касаться несоответствия технических параметров локомотивов иностранного перевозчика и стандартов, правил технической эксплуатации, принятых на территории отдельного государства-члена.

Принимая во внимание вышесказанное, можно утверждать, что сегодня в ЕС действует единый рынок железнодорожных услуг, перевозчики и владельцы железнодорожной инфраструктуры, действуя на принципах финансовой независимости и равенства, участвуют в перевозочном процессе не только на территории отдельно взятых государств, а в масштабе всего ЕС. Наднациональные органы ЕС уделяют особое внимание регулированию рынка железнодорожных перевозок, формируют общее для всех стран ЕС законодательство и практику его применения. Общее регулирование единого железнодорожного пространства, разделение ответственности участников перевозочного процесса имеет целью в первую очередь обеспечение развития свободного рынка железнодорожных услуг, беспрепятственного доступа к нему всех хозяйствующих субъектов.

Проводимая реформа системы железнодорожных перевозок в России осуществляется с учетом зарубежной практики организации таких перевозок. Это характеризуется гармоничным содержанием некоторых основных нормативных документов. Так, можно констатировать сходство целей, закрепленных в Директиве ЕС 91/440 и Государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (утверждена постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596), — оба документа предусматривают разделение функций управления и функций хозяйственной деятельности. Оба акта предусматривают также создание специализированных компаний —

операторов-перевозчиков и обеспечение им свободного доступа к железнодорожной инфраструктуре других государств.

Следует указать, что принципы, заложенные для стран ЕС Директивой № 91/440, имеют значение и для российских железнодорожных перевозчиков. Осуществляемая в Российской Федерации структурная реформа железнодорожного транспорта свидетельствует об учете подобных принципов. Совершенствование железнодорожных перевозок в рамках государств, входящих в СНГ, требует учета такой меры ЕС, как учреждение независимого органа, обеспечивающего прямой и недискриминированный доступ к инфраструктуре железных дорог в государствах-членах. В частности, Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта» в корне изменили регулирование отношений, складывающихся при железнодорожной перевозке грузов, и существенно повлияли на содержание договоров железнодорожной перевозки. Важнейшее значение приобрел вопрос о статусе владельца инфраструктуры и единого хозяйствующего субъекта, понятие которого получило в России легальное закрепление.

Вместе с тем в России и ЕС правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой грузов, кардинально отличается. В наиболее актуальной форме эти различия проявляются в вопросе о железнодорожных перевозках грузов между Калининградской областью и другими субъектами РФ. Транзитная перевозка российских грузов здесь по-прежнему требует специального внимания со стороны организаторов железнодорожных перевозок в целях предупреждения проблем эксклавного характера. Определенные трудности в осуществлении товарного оборота между Россией и ЕС вызывает то обстоятельство, что отношения по железнодорожной перевозке грузов регламентируются положениями двух различных международных соглашений. Назрела потребность в гармонизации регулирования этих отношений [2, стр. 18—42]. Такая гармонизация позволит достичь сразу две важные цели — совершенствование уже имеющегося нормативного регулирования и решение проблем трансконтинентальной перевозки. Нормативную базу следует дополнить положениями о фактическом перевозчике, которые бы, среди прочего, предусматривали солидарную с ним ответственность перевозчика по договору, устранив тем самым согласительный порядок решения вопросов об ответственности между железными дорогами, сохраняющийся до настоящего времени в странах — участницах Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Наивысшим результатом гармонизации норм, регулирующих отношения по железнодорожной перевозке грузов между Россией и ЕС, следует считать введение единого перевозочного документа посредством совместного принятия в России и ЕС единого нормативного документа, который бы регулировал такие отношения.

Таким образом, проведенный анализ позволяет прийти к концептуальному выводу о необходимости совершенствования правового регулирования деятельности российского железнодорожного транспорта, гармонизации в сфере обязательств России и ЕС по международной перевозке грузов на железнодорожном транспорте.

В частности, правовое регулирование деятельности железнодорожных компаний в России и ЕС может идти по пути стандартизации норм, требований, предъявляемых к перевозчикам, владельцам инфраструктуры и иным предприятиям железнодорожного комплекса. Единые стандарты позволят создать единую евроазиатскую железнодорожную систему. Разумеется, невозможно представить себе функционирование рынка без национального регулирования, требований безопасности, предъявляемых владельцами инфраструктуры, внутригосударственного тарифного регулирования, однако создание единых принципов формирования критериев доступа, принципов тарифного регулирования и т.д. будет способствовать большему понимаю требований, предъявляемых к железнодорожным компаниям в части доступа на иностранный рынок, что в свою очередь увеличит транзитный потенциал приграничных территорий, уменьшит сроки и издержки доставки грузов. Возможные меры гармонизации законодательства приведут, в конечном итоге, к росту рынка железнодорожных перевозок на пространстве России и ЕС.

**Литература**

1. Кушнир, А. М. Структурные реформы железнодорожной сферы: опыт и современность // Экономика и управление в XXI веке: Наука и практика. — 2017. — № 4.
2. Вайпан, В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. — 2012. — № 6.

**References**

1. Kushnir, A. M. Strukturnyye reformy zheleznodorozhnoy sfery: opyt i sovremennost' [Structural reforms of the railway sector: experience and modernity] // Ekonomika i upravleniye v XXI veke: Nauka i praktika. — 2017. — № 4.
2. Vaypan, V. A. Pravovoye regulirovaniye transportnoy deyatel'nosti [Legal regulation of transport activity] // Pravo i ekonomika. — 2012. — № 6.

# ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656(091)

**© 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 сухопутных путей сообщения и транспортного законодательства в России во второй четверти XIX столетия

**Аннотация.** В статье на основе анализа правовых актов, принятых в правление императора Николая I, рассматривается ход мероприятий по обустройству и содержанию дорог в государстве, в соответствии со степенью их значимости и источников финансирования. Предметом исследования выступают нормы российского транспортного права, решается задача выявить основные параметры преобразований, способствовавших совершенствованию транспортного законодательства. В статье показано, что мероприятиям правления Николая I предшествовала реформа в сфере транспорта правительства его отца Александра I, в ходе которой был учрежден новый орган управления транспортной отраслью, созданы специализированная организация и учебное заведение. Но эти меры в силу ограниченности финансовых средств в государстве позволили реализовать намеченные проекты только в сфере водных коммуникаций. Серьезного внимания сухопутным дорогам уделить не удалось. Активное дорожное строительство было развернуто правительством Николая I. В статье отмечается роль правовой основы правительственных мероприятий, качество которой, безусловно, повысилось с привлечением М. М. Сперанского для кодификации правовых актов.

**Ключевые слова:** история; транспорт; транспортное законодательство; шоссейные дороги; пути сообщения; Николай I.

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

## The development of land routes and transport legislation in Russia in the second quarter of the XIX-th century

**Abstract.** Based on an analysis of the legal acts adopted by the Emperor Nicholas I, the current paper has examined the measures for the arrangement and maintenance of roads in the country, in accordance with their significance and sources of funding. The subjects of the study are the norms of Russian transport law. The purpose of the study is to identify the main parameters of the transformations that contributed to the improvement of transport legislation.

The paper has shown that the activities in a transport made by Nicholas I were due to the preceded the transport reform made his father Alexander I, during which there were set up a new governing body of the transport industry, a specialized organization and an educational institution. But these measures, due to the limited financial resources in the country, allowed implementing the planned projects only in the field of water communications. It was not possible to pay serious attention to land roads. The active road construction was launched only at the reign of Nicholas I. The paper has emphasized the role of the legal basis of government activities, the quality of which significantly improved with M. M. Speransky's participation in codification of legal acts.

**Keywords:** history; transport; transport legislation; highways; communication lines/routes; Nicholas I.

В правление Александра I вопросы устройства дорог, их эксплуатации, развития водных коммуникаций, совершенствования государственного управления в сфере транспорта приобрели чрезвычайное значение. Это побудило Александр I предпринять шаги, которые в первой четверти XIX столетия привели к коренным преобразованиям в транспортной отрасли. Правовую основу реформы составили именные указы и акты правительствующего сената. В результате Россия получила новый орган управления транспортной отраслью, специализированную и структурированную организацию для решения практических задач, а также учебное заведение для подготовки необходимых кадров.

Реорганизационные мероприятия позволили обеспечить реализацию многих проектов, связанных с водными путями, которые разрабатывались еще предшественниками со времен Петра I, что привело к созданию в стране мощной водной транспортной системы.

Однако решив проблемы организационного, правового, научного и кадрового обеспечения транспорта правительству Александра I не удалось в дорожном строительстве добиться заметных результатов. Причиной стала ограниченность финансовых средств, вызванная несовершенством

финансовой системы государства.

Вместе с тем наследие, которое перешло императору Николаю I, позволяло ему дальше развивать важнейшую отрасль экономики — транспорт, сосредоточив больше внимание на сухопутных дорогах. Кроме того систематизация законодательных актов, которой занимался в это время М. М. Сперанский, безусловно, способствовала повышению качества принимаемых правовых актов, составлявших основу будущих преобразований.

Начатое в 1817 г. строительство дороги Санкт-Петербург—Москва в 1833 г. с временными переправами через отдельные реки была полностью завершена. Протяженность ее составила 725,6 км. Это была первая дорога страны с твердым покрытием, ставшая выдающимся сооружением в масштабе всей тогдашней Европы. Французский инженер М. Г. Дестрем, работавший в России, оценивал шоссе так: «По своим измерениям и по особому тщанию в назначении направления пути и в отделке сооружения это шоссе может стать наряду с лучшими дорогами, устроенными в самых просвещенных странах Европы» [1, стр. 70]. В ходе ее сооружения закладывались основы отечественной школы проектирования и строительства шоссейных дорог. Опыт строительства Московского шоссе лег в основу разработки правовых норм по устройству и содержанию дорог в стране.

В марте 1833 г. вышел указ, которым Николай I утвердил основные Правила об устройстве и содержании дорог в государстве [2, с. 180—185]. Руководствуясь степенью их значимости и источниками финансирования, дороги разделили на пять категорий: первая — дороги главных сообщений; вторая — дороги больших сообщений; третья — дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию; четвертая — дороги уездных, почтовых и торговых сообщений; пятая — дороги сельские и полевые [2, стр. 180].

В число главных дорог вошли: тракт из Санкт-Петербурга в Москву, практически законченный строительством; дорога из Москвы через Гжатск в Смоленск и из Санкт-Петербурга через Динабург в Ковно, уже начатая к тому времени; а также тракт из Москвы через Смоленск и Могилев на Днепр в Брест-Литовский. Строительство этих дорог и эксплуатация осуществлялась за счет казны Главным управлением путей сообщения, поскольку на их содержание взимался сбор в размере 25 коп. с души [2, стр. 180—181].

К «дорогам больших сообщений» были отнесены: так называемый Белорусский тракт, проходивший из Санкт-Петербурга через Киев в Одессу; тракт из Киева через Чернигов, Курск, Орел и Тулу в Москву; дорога из Москвы в Ярославль; тракт из Москвы через Тулу, Орел, Нежин, Киев, Житомир и Дубно в Радзивилов [г. Радзивилов — ныне г. Несвиж Республики Беларусь], дорога из Орла через Курск, Харьков, Полтаву и Кременчуг в Одессу; дорога из Москвы в Рязань и из Москвы на Калугу;

тракт из Риги через Полоцк, Витебск, Смоленск и Гжатск в Москву, или «по ближайшему усмотрению», прямо через Себеж, Великие Луки, Белый и Гжатск» [2, стр. 181].

Правила предусматривали, что большие тракты должны были быть не очень широкими, с легким профилем и «без всяких излишних издержек, но прочными, и если можно, то с каменными и чугунными мостами. В тех же местах, где нет удобства к построению шоссе, не делать больших земляных насыпей, а в степях, где нет материалов, оставлять дороги в натуральном виде, аллей по оным не разводить, но там, где, для безопасности от вьюг, нужны особенные знаки для проезжающих, рассаживать, в некотором расстоянии друг от друга, клумбы дерев, или сеять полосы кустарника, в степных же местах делать кучи из земли или каменьев, ставить шесты и т.п.» [2, с. 181].

Обыкновенных губернских сообщений не коснулись в Правилах новшества по организации строительных работ и эксплуатации дорог этой категории. Не затронули перемены и почтовых и торговых уездных дорог. Они оставались в ведении земской полиции, которая должна была руководствоваться правилами, уже существующими, по содержанию губернских и уездных дорог. Однако Министерству внутренних дел предлагалось в случае необходимости внести изменения в эти правила, обратившись в специально созданный Комитет. Содержание сельских и полевых дорог, как и прежде, относилось к обязанности владельцев и казенных крестьян, через участки которых они пролегали [2, стр. 183].

Через год главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями граф Толь внес в Комитет об устройстве губернских шоссе предложения «о лучшем и сообразнейшем с статистическим и военным положением России направлении Государственных шоссе и о прочем» [3, стр. 121—122]. Были скорректированы некоторые направления главных дорог государства, но основным явилось то, что дороги, которые переходили на обеспечение государства, должны были по-прежнему оставаться «на попечении местных гражданских начальств», до тех пор пока не станут шоссейными [3, стр. 122].

В 1827 г. начались изыскательские работы по прокладке шоссе из Гатчины через Псков в Витебскую губернию. Проводил их потомственный псковский дворянин Николай Степанович Волков, инженер-капитан Главного управления путей сообщения. Он предложил два направления новой дороги. Первое от Санкт-Петербурга через Царское Село, Гатчину, Лугу, а оттуда по существующей большой Белорусской дороге до станции Феофилова Пустынь, а далее через Псков на Динабург. Второе направление от Санкт-Петербурга через Ямбург, Нарву и Гдов в Псков. Николай I выбрал первый вариант хотя и более дорогой, но имевший важное значение для селений, находившихся вблизи дороги [4, стр. 26].

Строительство Динабургского шоссе началось в 1830 г. с создания первой военно-рабочей роты. Главноуправляющий путями сообщения

просил о создании двух военно-рабочих батальонов путей сообщения, но было принято решение сформировать только одну роту для Динабургского шоссе, а в будущем году сформировать и вторую роту [5, стр. 384]. В дальнейшем появились и другие подразделения, поскольку дорогу строили участками, задействуя при этом большое количество людей.

Участок Динабургского шоссе в пределах Санкт-Петербургской губернии прокладывали по уже существующему Белорусскому почтовому тракту, или же в отдельных местах близ него — на расстоянии от 30 до 50 м. По мере готовности отрезки шоссе открывались для проезда. В 1835 г. был сдан в эксплуатацию участок от станции Феофилова Пустынь до г. Острова, а в 1839 г. шоссе приблизилось к участку, в отношении которого не было определенности. В 1841 г. Департамент путей сообщения предложил направить магистраль через г. Лугу, используя улицы города. Однако требования горожан сохранить классическую планировку города возымели действие, и в 1843 г. Николай I утвердил окончательный проект с учетом интересов города [4, стр. 29—31].

В 1844 г. именным указом от 22 марта было определено, что предназначенное вновь к строительству Киевское шоссе по двум направлениям: от Киева к Бресту и от Киева к Орлу, а также и Могилевское шоссе, которое составляет продолжение, или среднюю часть шоссе Бобруйского, причислены к разряду государственных шоссе [6, стр. 214]. Это решение было важно с точки зрения источника финансирования работ, а следовательно, и сроков сооружения шоссе.

Строительство Киевского шоссе началось в 1849 г., как соединяющееся с Динабургским шоссе от г. Острова и через г. Опочку, Невель, Витебск, Оршу, Могилев и до г. Бровары близ Киева, всего 7941 верста. Участок в Псковской губернии был открыт 1 августа 1849 г., а в мае 1850 г. император Николай I с наследником, великим князем Александром Николаевичем проехали на Витебск.

С основанием Киевского шоссе окончательно утратил былую значимость Белорусский тракт. В Псковской губернии он сохранял статус большой дороги почти всю первую половину XIX столетия, но теперь он превращался в путь местного значения с вытекающими из этого финансовыми последствиями для его содержания, определенными в соответствующем именном указе [2, стр. 180—183].

Строительство дорог из Санкт-Петербурга в Белорусские губернии, в сторону Киева, Динабурга, Ковно и Варшавы, характеризовалось использованием типичных приемов, которыми пользовалось российское правительство при обустройстве самых важных маршрутов по суше в XVIII и XIX столетиях. Апробацию на этих дорогах проходило все, что называли передовым.

Следствием развития транспортных путей и активного их использования явилось беспорядочное движение обозов на дорогах.

Проблема приобрела такой характер, что ее обсуждение вышло на уровень императора. На одном из заседаний Николай I заметил, «что обозы едут по дорогам в величайшем беспорядке, имея по одному извозчику на 4 и 5 повозках, никому не давая проезда, и с грубостью нарочно не уступая места экипажам, следующим на почтовых лошадях». На совместном заседании руководителей трех ведомств главноуправляющего почтовым департаментом, главноуправляющего путями сообщений и публичными зданиями и министра внутренних дел, для наведения порядка на дорогах были обсуждены и приняты правила, представленные затем на утверждение императору. Документ содержал положения, которые могли способствовать оздоровлению обстановки на дорогах, решив проблему беспорядочного движения, и таким образом оградить от неудобств, прежде всего, почтовые экипажи, выполнявшие государственные задания. График их движения не мог нарушаться, поскольку передача корреспонденции на стыковочных станциях требовала чрезвычайной точности. Правила предусматривали, что обозы, движущиеся по дорогам всех категорий, должны всегда держаться правой стороны, оставляя середину свободной для проезда экипажей, а также почтовых гонцов. Каждая обозная лошадь должна была быть привязана к движущемуся перед ней возу на расстоянии одной сажени. Каждый извозчик должен был находиться всегда при возах, которые ему принадлежат [8, стр. 297—298]. После введения этих правил на Московском шоссе контролировать их выполнение возлагалось на офицеров подразделений военно-рабочих солдат ведомства путей сообщения. Офицеры вправе были требовать от обозничих старост или приказчиков, находящихся при обозах, исполнения установленных правил, в случае же неповиновения, остановив нарушителей, немедленно сообщалось о них земской полиции [7, стр. 297—298].

Правила для движения обозов распространялись на все почтовые тракты. Указ требовал, чтобы губернское руководство повсеместно довело до населения эти правила, особенно в местах, где многие занимались извоздной деятельностью. В контрактах, заключаемых с извозчиками, перевозимыми грузы казенных или частных лиц, должно было быть внесено требование об обязательном исполнении правил следования обозов по почтовым трактам. Ответственность за выполнение, установленных правилами норм возлагалась на комиссионеров или приказчиков, сопровождавших эти обозы [7, стр. 298].

В указе был рассмотрен вопрос использования колокольчиков, по этому поводу в законе были приведены даже воспоминания Николай I: «в Пруссии у почтарей употребляется рожок, по звуку коего всякий обязан едущему на почтовых дать дорогу. У нас сего нет и быть не может, а есть колокольчик». Поэтому он полагал, что использование его надо разрешить только «одной почтовой гоньбе» [7, стр. 297]. Ранее в одно из своих путешествий Николай I также отмечал, что иногда фельдъегери ездят без

почтовых колокольчиков. В ночное время они часто становились виновниками происшествий на дорогах, наезжали на экипажи и возы, причиняя им повреждения. При этом они и сами подвергались увечьям, зачастую срывали сроки выполнения важных поручений. Указание императора нашло отражение в правилах, был введен запрет использовать колокольчики на собственных лошадях или же взятых в наем, оставляя это право только одной «почтовой гоньбе» и чиновникам земской полиции, движущимся по служебным делам [7, стр. 298]. В октябре 1834 г. вышел именной указ «О подтверждении, чтобы фельдъегери непременно ездили по дорогам с колокольчиками» [8, стр. 97].

Правительство проявляло заботу и о сохранности шоссейного покрытия от повреждений со стороны проезжающих. 9 сентября 1831 г. главноуправляющий путями сообщения внес в Комитет министров проект правил по выполнению ремонтных работ на завершенной части Московского шоссе. В декабре 1831 г. правила получили Высочайшее одобрение и вступили в силу [9, стр. 325—327]. В соответствии с правилами надзор за содержанием шоссе в рабочем состоянии был поручен командиру бригады воинов-рабочих, расположенных на завершенном строителями участке шоссе. Здесь располагались две дирекции. Дирекции в своем составе имели столько дистанций, сколько на обслуживаемых ими территориях располагалось станций. Через каждые 7 верст на шоссе находились казармы для нижних чинов воинов-строителей, в которых располагалось 15 рядовых и один унтер-офицер. Ежедневно они выходили на работу для ремонта шоссе в каждую сторону по 3,5 версты. Недалеко от центра каждой дирекции находились помещения, обустроенные за казенные средства, в которых располагались батальонные штабы с лазаретами и складами для хранения материалов и инструмента. На дистанциях, также за счет казны, обустраивались здания, в которых располагались все чины, обязанные находиться при ротных дворах. Остальные дистанционные офицеры располагались на жительство в казармах вблизи центра их дистанций [9, стр. 326].

Но не только содержание дорог с помощью ремонтных работ должно было быть заботой руководства эксплуатационных подразделений. Сохранность шоссейного полотна можно было поддерживать и внимательным отношением к дорогам со стороны населения. Поэтому дорожному начальству вменялось в обязанность «иметь наблюдение за жителями селений, прилегающих к шоссе, за проезжающими по оной, за гуртовщиками, прогоняющими скот и за владельцами пастбищных мест». Жители селений, находившихся вблизи шоссе, обязаны были не загрязнять и не заделывать придорожные сточные канавы, напротив прочищать их против своих домов, не портить дорожные искусственные сооружения — трубы и мосты [9, стр. 326].

Местные жители, а также ямщики и извозчики, перевозимые по шоссе

земледельческий инструмент (сохи, бороны и пр.), обязаны были не причинять ему вреда. Запрещалось возить лес на одних только передках, чтобы концы деревьев не тащились по дороге. Переезжать через боковые шоссейные канавы можно было только в тех местах, где сделаны специальные мостики. При движении полагалось держаться правой стороны и не останавливаться на шоссе с обозами, в том числе и для кормления лошадей. Прогон скота от Москвы до Санкт-Петербурга должен был осуществляться по особой дороге, где она устроена. В местах же где такой дороги нет, прогон должен был осуществляться по шоссейным обрезам, при этом гуртовщики должны были обеспечить должный порядок, не позволяя двигаться скоту россыпью [9, стр. 327].

В конце правил предусматривались меры ответственности за нарушение правил, причем оговаривалось, что нарушения могут быть умышленными и неумышленными. К умышленным была отнесена кража казенных вещей: болтов, гаек, железа, чугуна и свинца с мостовых конструкций и труб. К неумышленным нарушениям относили те действия, что причиняли вред шоссейным принадлежностям, но совершались по неосторожности [9, стр. 327]. В 1840 г. правительство распространило правила проезда, установленные для дороги из Санкт-Петербурга в Москву, на все государственные и губернские шоссе.

Проведенный анализ строительства и эксплуатации сухопутных дорог в правление императора Николая I показал движение России в направлении, которое было характерно для всей Европы. Первая дорога страны с твердым покрытием от Москвы до Санкт-Петербурга была отнесена современниками к выдающимся сооружениям в масштабе всей тогдашней Европы. По своим параметрам, качеству шоссейного полотна она вставала в один ряд с лучшими дорогами, построенными в европейских странах. В ходе ее сооружения были заложены основы отечественной школы проектирования и строительства шоссейных дорог. Опыт строительства Московского шоссе лег в основу разработки правовых норм по устройству и содержанию дорог в стране. Однако период активного строительства шоссейных дорог в России длился не долго. Во второй половине века в связи с ростом железнодорожного строительства интерес к сухопутным путям сообщения стал снижаться, а соответственно, не получило дальнейшего развития то, что было приобретено в период строительства первых шоссейных дорог.

**Литература**

1. Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя. Кн. I: Два столетия российской истории между Москвой и Санкт-Петербургом / составители и научные редакторы Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш. — Москва : ЛЕНАНД, 2015.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. VIII. — Отделение 1. — 1833. — № 6076.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. IX. — 1834. — № 6801.

4. Павлов, А. Из Петербурга в Псков в эпоху до железных дорог. К истории путей сообщения в России XVIII—XIX столетий. — Санкт-Петербург : Нестор-История, 2016.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. V. — Отделение 1. — 1830. — № 3646.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. XIX. — 1844. — № 17756.
7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. XI. Ч. 2. — 1836. — № 9790.
8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. IX. Ч. 2. — 1833. — № 7490.
9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. — Т. VI. Ч. 2. — 1831. — № 5022.

**References**

1. Puteshestviye iz Peterburga v Moskvu: 222 goda spustya. Kn. I: Dva stoletiya rossiyskoy istorii mezhdu Moskvoy i Sankt-Peterburgom [Travel from St. Petersburg to Moscow: 222 years later. Prince I: Two centuries of Russian history between Moscow and St. Petersburg]/ sostaviteli i nauchnyye redaktory T. G. Nefedova, A. I. Treyvish. — Moskva : LENAND, 2015.
2. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — T. VIII. — Otdeleniye 1. — 1833. — № 6076.
3. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — T. IX. — 1834. — № 6801.
4. Pavlov, A. Iz Peterburga v Pskov v epokhu do zheleznykh dorog. K istorii putey soobshcheniya v Rossii XVIII—XIX stoletiy [From Petersburg to Pskov in the era before the railways. On the history of communication lines in Russia of the 18th-19th centuries]. — Sankt-Peterburg : Nestor-Istoriya, 2016.
5. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — T. V. — Otdeleniye 1. — 1830. — № 3646.
6. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 The complete collection of laws of the Russian Empire]. — T. XIX. — 1844. — № 17756.
7. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — T. XI. CH. 2. — 1836. — № 9790.
8. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — T. IX. CH. 2. — 1833. — № 7490.
9. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 2 [The complete collection of laws of the Russian Empire]. — T. VI. CH. 2. — 1831. — № 5022.

# Поздравляем!

Указом Президента РФ В. В. Путина от 23 августа 2019 г. № 392 «О награждении государственными наградами Российской Федерации» директор Юридического института Российского университета транспорта (РУТ/МИИТ), доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации

**Николай Алексеевич Духно**

за заслуги в научно-педагогической деятельности, подготовке высококвалифицированных специалистов и многолетнюю добросовестную работу награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Коллектив Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) искренне поздравляет с юбилейной датой профессора, доктора юридических наук, заслуженного юриста Российской Федерации, заведующую кафедрой экологического и природоресурсного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА)

**Наталью Григорьевну Жаворонкову**!

Желает новых творческих успехов, крепкого здоровья и дальнейших побед в деле подготовки правоведов!

# Congratulations!

By the Decree of the Russian President V.V. Putin on August 23, 2019 No. 392 “About State Awards of the Russian Federation” the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (RUT (MIIT)), Doctor of Law, professor, the honored worker of the higher professional education of the Russian Federation

**Nikolay Alekseevich Dukhno**

was awarded with the Order “Of Merit for the Fatherland”, II degree for merits in scientific and pedagogical activity, training of highly qualified specialists and many years of conscientious work.

The staff of the of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT) sincerely congratulates the professor, Doctor of law, honored lawyer of the Russian Federation, head of the department of environmental and nature resource law of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

**Nataliya Grigorievna Zhavoronkova**

with anniversary and wishes new creative projects, good health and future successes in training and bringing up lawyers!

| **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<br>**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.<br>**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.),<br>рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл.п.л.)<br>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).<br>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:<br>• фамилия, имя, отчество всех авторов полностью<br>• полное название организации — места работы каждого автора в | **The information about authors** is given both in Russian and in English:<br>• surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author;<br>• official name of the organization in Nominative case (where EACH |

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.

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.