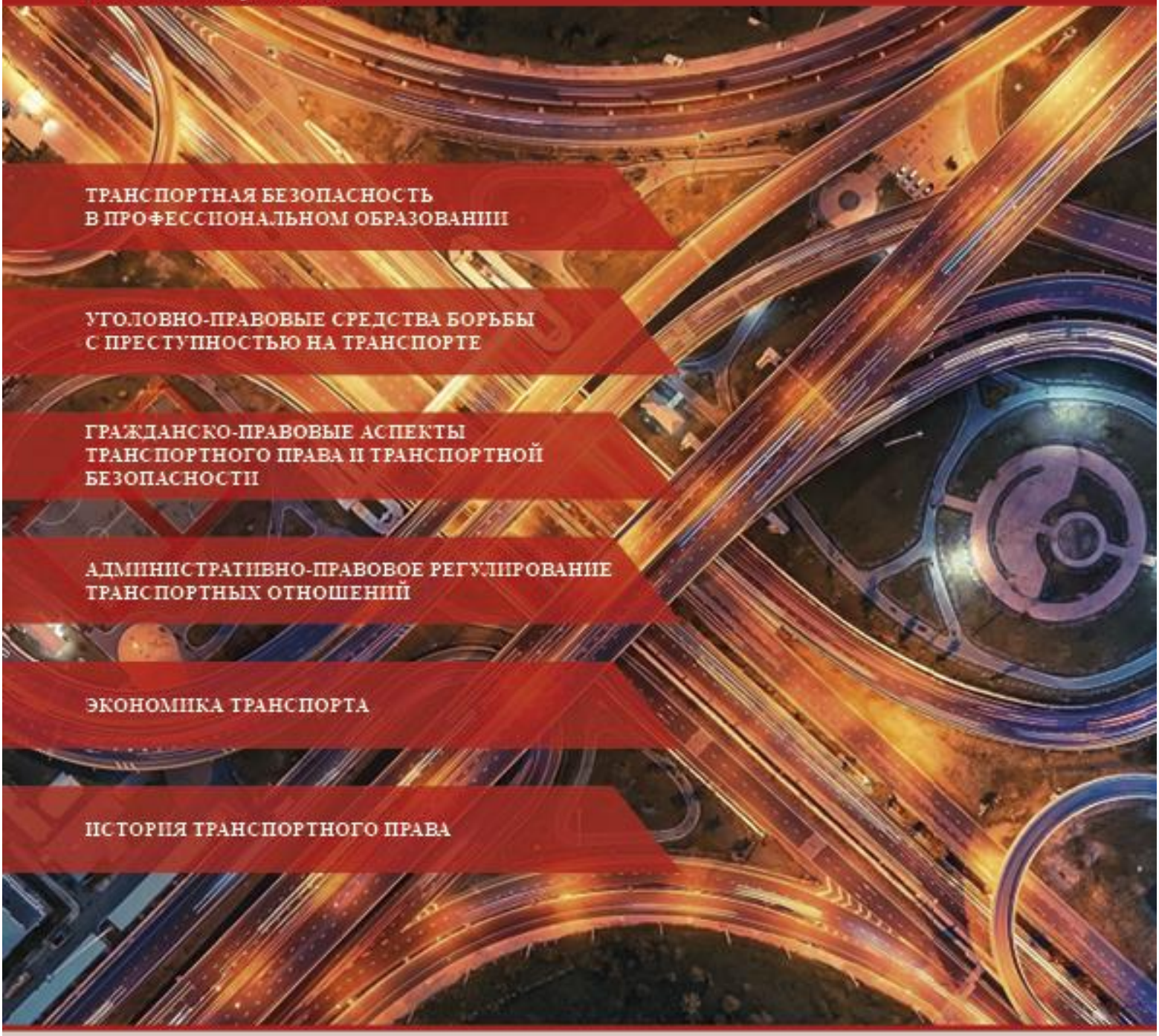
ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 3(35)/2020

Издается с января 2016 г.



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2020. № 3 (35)	The online scientific journal “Transport law and security” 2020. № 3 (35)
Дата размещения номера — 20 октября 2020 г. Журнал издается с января 2016 г. Согласно рекомендациям президиума Высшей аттестационной комиссии распоряжением Минобрнауки России от 31 октября 2019 г. № 409-р издание включено в **Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук** по шести научным специальностям: 08.00.05 — Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности); 12.00.01 — Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве; 12.00.06 — Земельное право; природоресурсное право; экологическое право; аграрное право; 12.00.09 — Уголовный процесс; 12.00.12 — Криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность; 12.00.14 — Административное право; административный процесс. Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г. Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. Телефон: 8 (495) 681-90-19. Факс: 8 (495) 684-2849. E-mail редакции: albinadg@mail.ru Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/ Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»	The date of the issue is the 20th of October, 2020. The journal has been published since January 2016. According to the recommendation of the Presidium of the Higher Attestation Commission (VAK) by the Order of the Ministry of Education and Science of Russia, issued on 31 October, 2019 № 409-p, the journal “Transport Law and Security” has been included in **the List of the leading peer-reviewed scientific publications where there are published the main scientific results of dissertations for the academic degrees of a doctor and candidate of sciences** in the following six scientific specialties: 08.00.05 — Economy and national economy management (by the branches and fields of activity); 12.00.01 — Theory and history of law and state; History of doctrine of law and state; 12.00.06 — Land law; Natural resource law; Environmental law; Agricultural law; 12.00.09 — Criminal Procedure; 12.00.12 — Criminalistics; Forensic activity; Operational investigations; 12.00.14 — Administrative law; Administrative procedure. The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015. The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 681-90-19; Fax.: 8 (495) 684-2849; Email: albinadg@mail.ru. The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/ The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”.

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.	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.
Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.	The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868. The journal is issued 4 times a year.
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, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет	Editorial Council
Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации	**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport, the honored worker of the higher professional education of the Russian Federation
Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, заместитель директора по инновациям Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, deputy director on innovations at the Law Institute of the Russian University of Transport
Землин Александр Игоревич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), Заслуженный деятель науки Российской Федерации;	**Zemlin Aleksandr Igorevich,** Doctor of Law, professor, head of the department “Transport Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, honored scientist of the Russian Federation
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)
Васильев Федор Петрович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России	**Vasiliev Fedor Petrovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)
Шумаев Виталий Андреевич — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и маркетинга Московского университета имени С. Ю. Витте; академик Российской академии естественных наук	**Shumaev Vitaliy Andreevich**, Doctor of Economy, professor, professor of the department of management and marketing of the Moscow S.U. Witte University, academician of the Russian Academy of Natural Sciences
Григорьев Виктор Николаевич — доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник группы подготовки научно-педагогических кадров аппарата ученого секретаря, адъюнктуры, докторантуры Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний»	**Grigoriev Viktor Nikolaevich,** Doctor of Law, professor, leading researcher of the group for training of the teaching staff of the scientific secretary's office, graduate military course, Doctorate of the Federal State Institution «Research Institute of the Federal Penitentiary Service»
Чернявский Александр Геннадьевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий сектором электронных ресурсов научно-технической информации Отраслевого центра научно-технической информации по архивоведению и документоведению Всероссийского научно-исследовательского института документоведения и архивного дела	**Chernyavsky Aleksandr Gennadievich,** Doctor of Law, professor, head of the electronic resources sector of scientific and technical information in the Branch Center for Scientific and Technical Information on Records and Archives Management of the All-Russian Scientific and Research Institute for Records and Archives Management (VNIIDAD)
Мельников Владимир Сергеевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Гражданское право, гражданский процесс и международное частное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Melnikov Vladimir Sergeevich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Civil Law, Civil Procedure and International Private Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport

Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Гуцуляк Василий Николаевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник Морского флота

Холиков Иван Владимирович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

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

Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук

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

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

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

Gutsulyak Vasiliy Nikolaevich, Doctor of Law, professor, head of the department “Maritime Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, the honored worker of the Navy

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

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

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

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

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

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 Обу	**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

Редакционная коллегия	**Editorial Board**
Главный редактор — КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)	**The editor-in-chief is** KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law (20.02.03), professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).
Ведущий редактор — ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна	**Executive editor** is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna
Ответственный за сайт — ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич	**Programmer and designer of the Website** is FILIPPOV Dmitry Sergeevich
Выпускающий редактор — ЧЕБОТАРЁВ Владимир Евгеньевич	**Managing editor** is CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich
Английская версия — СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна	**English version** is SKUYBEDINA Olga Nikolaevna

Содержание

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Духно Н. А.
Философия транспортного образования 13

Лобачев С. Л., Малыгин О. А.
Обзор платформ дистанционного обучения транспортных вузов России 26

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Павлова А. В.
Анализ состояния развития транспорта стран Евразийского экономического союза 34

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Афанасьева О. Р., Афанасьев П. Б.
Состояние и динамика насильственных преступлений, совершаемых на объектах транспорта 43

Груздева Л. М.
Цифровая характеристика состояния и структуры преступности на транспорте в период режима самоизоляции 51

Киселевич И. В.
Выявление факта мошенничества при установлении контактного взаимодействия транспортных средств 57

Попов В. Л.
Проблемы и перспективы использования нейросетевых технологий при производстве судебных экспертиз в транспортной сфере 65

Суденко В. Е., Далгатова А. М., Курашева А. Г.
Специалисты — консультанты по уголовным делам о транспортных преступлениях 76

Тарасенко В. В.
К вопросу о депенализации состояния опьянения как квалифицирующего признака состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации 87

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Бажина М. А., Щекочихина Е. П.
Правовое регулирование прямых смешанных перевозок в Российской Федерации 107

Губернаторова Э. В., Коваленко Н. Е., Вальков В. А., Тимофеев Е. И.
Трансграничное страхование ответственности владельцев транспортных средств 117

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Агапов П. В., Борисов С. В.
Антитеррористическая защищенность российского транспортного комплекса в сфере надзорной деятельности прокуроров 126

Лисеенко В. И., Романенков В. Д.
Право управления транспортными средствами, осуществляющими перевозку пассажиров: проблемы выявления и контроля российских и иностранных водителей, лишенных такого права 139

Мазаева М. В.
Актуальные организационно-правовые вопросы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности 150

Опёнышев О. С.
Прокурорский надзор за исполнением законодательства в условиях распространении новой коронавирусной инфекции (опыт Московской межрегиональной транспортной прокуратуры) 160

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Губин А. В.
Влияние показателей результативности и эффективности функционирования таможенных органов Российской Федерации на сферу транспортных услуг в международной торговле 171

Овечкин А. П.
Валютные операции между транспортными организациями-резидентами и иными резидентами, и нерезидентами 180

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Кобзева О. В., Скуйбедина О. Н.
Социолингвистические и культурно-семиотические особенности развития французской правовой системы 187

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Петров Ю. И.
Железнодорожные концессии в 1860—1870 годы в России..... 196

РЕЦЕНЗИИ

Холиков И. В.
Рецензия на учебник под общей редакцией профессора Землина А. И. «Правовое обеспечение профессиональной деятельности (для студентов транспортных вузов)»..... 204

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 209

Contents

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Dukhno Nikolay Al.
Philosophy of Transport Education 13

Sergey L. Lobachev, Oleg An. Malygin
Overview of distance learning platforms for the Russia's transport universities 26

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Pavlova Alla V.
The analysis of the transport development in the countries of the Eurasian Economic Union..... 34

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Afanasieva Olga R., Afanasiev Pavel B.
The state and dynamics of violent crimes committed on transport facilities..... 43

Gruzdeva Lyudmila M.
Digital characteristics of the condition and structure of transport crimes during the period of self-isolation 51

Kisilevich Igor V.
Identification of a fraudulence when establishing contact interaction of vehicles..... 57

Popov Valeriy L.
Problems and prospects of using neural network technologies in the forensic trials on transport..... 65

Sudenko Vladimir E., Dalgatova Aminat M., Kurasheva Aiganym G.
On the specialists who consult in criminal cases of transport crimes 76

Tarasenko Vitaliy V.
On the depenalization of intoxication as a qualifying element of the corpus delicti designated by Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation..... 87

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Bazhina Mariya An., Shchekochikhina Elena P.
Legal regulation of direct multimodal freights in the Russian Federation..... 107

**Gubernatorova Elina V., Kovalenko Nataliya Ev.,
Val'kov Vladimir Al., Timofeev Evgeniy Ig.**
Cross-border insurance of vehicle owners' liability 117

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Agapov Pavel V., Borisov Sergey V.
Anti-terrorist security of the Russian transport complex in the field of prosecutors' supervision 126

Liseenko Viktor Iv., Romanenkov Vladislav D.
The right to drive vehicles carrying passengers: problems of identifying and controlling Russian and foreign drivers with revoked driving licenses..... 139

Mazaeva Marina V.
Urgent organizational and legal issues of certification of transport security enforcement staff 150

Openyshev Oleg S.
Prosecutor's supervision over the implementation of legislation in transport in the context of the spread of a new coronavirus infection (the experience of the Moscow Interregional Transport Prosecutor's Office)..... 160

TRANSPORT ECONOMY

Gubin Aleksey V.
The impact of performance and efficiency indicators of the Russian customs authorities' work on the sphere of transport services in international trade 171

Ovechkin Aleksandr P.
Currency transactions between resident transport organizations and other residents and non-residents 180

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

Kobzeva Olga V., Skuybedina Olga N.
Sociolinguistic and cultural-semiotic features of the development of the French law system 187

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Petrov Yury Iv.
Railway concessions of 1860—1870 in Russia 196

REVIEWS

Kholikov Ivan V.
Review on the textbook edited by Professor A. I. Zemlin “Legal support of professional activities (for students of Transport universities)” 204

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security” 209

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 656(082)

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

Философия транспортного образования

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению сложившихся проблем становления транспортного образования в новых экономических отношениях, когда очевидными становятся обстоятельства, побуждающие к развитию новых подходов в повышении качества подготовки специалистов транспорта. В статье выражаются выводы автора, сложившиеся на основе личного восприятия образовательного процесса в системе отечественного образования. Общая культура меняется под воздействием образования, но если в его процесс не включить процесс воспитания, то уровень просвещенности не будет подниматься и подготовленные специалисты окажутся не способными решать задачи, поставленные Транспортной стратегией Российской Федерации. Транспортное образование не сможет плодотворно развиваться, если не будет улучшаться общее образование, от состояния которого во многом зависит уровень культуры и подготовленность выпускников школ к продолжению обучения в вузах. Предлагаются пути и способы создания специализированных транспортных школ по опыту тех, которые есть в нашей стране. Для развития транспортного образования предлагается совершенствовать механизмы его финансирования.

Ключевые слова: культура и транспортное образование; связь общего образования с транспортным образованием; общие транспортные школы; источники финансирования образования; причины проблем в образовании.

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

Philosophy of Transport Education

Abstract. The current paper has considered existing problems of the transport education being formed in new economic relations, when the circumstances that induce the development of new approaches to improving the quality of transport specialists' training, become obvious. The current paper has presented the author's conclusions based on personal perception of the educational process in the system of domestic education. The general culture is being changed under the influence of education, but if the education process is not included in its process, the public enlightenment will not improve and the trained specialists will be unable to solve the tasks set by the Transport Strategy of the Russian Federation. Transport education will not be able to develop fruitfully without improvement of the general education, the state of which largely determines the level of culture and the preparedness of school leavers to continue their studies at universities. There have been proposed the ways and methods to establish specialized transport schools based on the experience of those that exist in this country. There has been proposed to improve the mechanisms of transport education financing to develop it efficiently.

Keywords: culture and transport education; interrelations between general and transport education; general transport schools; sources of education funding; causes of problems in education.

Смелость мышления, основанного на глубоком анализе состояния образованности, создает новые идеи по развитию транспортного образования. Оценка транспортного образования с позиций свободного анализа обстоятельств, в окружении которых оно находится, позволяет размышлять о причинах, влияющих на становление отечественного образования в целом, и отраслевое образование в частности. Эти размышления позволяют выразить некоторые выводы о положении общего образования, о его влиянии на развитие транспортного образования и о перспективах его развития. Связь образования с общей культурой — это лишь одна, но очень важная сторона, образующая характеристику общего образования нашего Отечества, без учета которой трудно выбирать истинный путь развития отраслевого образования, а от него зависят и темпы роста нашей экономики, и состояние нашего транспорта.

На обширных знаниях и большом опыте подготовки специалистов транспорта возникает потребность оценки развития транспортного образования, сложившегося в систему, призванную обеспечивать транспортную отрасль востребованными профессионалами. В настоящее время растут проблемы как в сфере транспортного образования, так и в

самой транспортной системе. Перемены в общественных отношениях стали следствием вызванных рыночной экономикой и бурным развитием информационных технологий. Сознание народа столкнулось с двумя мощными факторами, которые все больше влияют на поведение людей, в действиях которых заметна суета, растерянность, недопонимание событий, усложняющих жизнь. Одна причина — это состояние нашей национальной культуры, вторая — отношение к новым технологиям. Не познав глубинную сущность состояния нашей национальной культуры и допуская пренебрежение к новым технологиям, транспорт испытывает риски, угрожающие его развитию и образующие опасность причинения огромного вреда.

Причинами очевидных аварий, катастроф, наносящих огромный вред человеку, природе, экономике нашей страны, стала слабая просвещенность, низкая культура при внедрении новых технологий. Соблазны их использования на основе слабого просвещения, приводят к неожиданным печальным последствиям, выраженным в бедности народа, в отставании развития, в возникновении разнообразных происшествий и в общем неудовлетворении. Проблема низкой культуры не может быть решена, когда просвещенность остается на том уровне, с которого невозможно решать задачи применения новых технологий с обеспечением безопасных способов, с гарантией предотвращения всех рисков, обеспечивая охрану прав и свобод человека.

Из-за низкой культуры растет бедность, она заметна не только в материальных недостатках большого числа людей нашей страны, но и в мышлении бедных, проявляющих безразличие к окружающим нас обстоятельствам. Лень, сомкнувшаяся с крайним равнодушием, препятствуют развитию России, не способствуют внедрению новых технологий, склоняют к замедлению роста производительности труда, увеличивая отставание от передовых стран по многим показателям. В этом ряду нельзя не заметить проблемы отсталого управления экономикой и ее основными звеньями. Огромные проблемы накопились в правовых регуляторах общественных отношений, законодательство пронизано недостатками, что препятствует установлению правового прядка в стране.

Транспортное образование, получившее свое системное развитие с начала XIX столетия, тесно переплелось с общим образованием и общей культурой, сложившейся в нашей стране. До определенного времени транспортное образование обеспечивало подготовку специалистов, но с развитием новых технологий стало заметным отставание между содержанием обучения и потребностями практики в специалистах с новыми компетенциями. Идеология развития транспортного образования в наши дни пронизана свойствами сложившегося общего образования в России. Влияние системы образования на транспортное образование создает много проблем, решение которых можно добиться при устранении

общих причин, образующих трудности в становлении безупречных специалистов в отрасли. Факторы, которые не способствуют воспитанию высоконравственной личности, оказывают негативное влияние и на формирование профессиональных компетенций в транспортной системе. Специалисты и руководители всех структур транспортного комплекса воздействуют на становление порядка в транспортной системе, зависящего от их поведения, конкретных деяний. Безопасность, удобство, спокойствие и уют на транспорте полностью зависит от личностных и высоких профессиональных качеств специалистов, которые обязаны создавать и обеспечивать привлекательность транспорта. Справедливые требования к образовательным транспортным организациям о повышении качества подготовки специалистов транспорта, нередко остаются декларативными и мало меняют сложившуюся систему их подготовки. Когда проблемы общего образования не выделяются или они представляются не точно, тогда напрасными становятся поиски путей улучшения транспортного образования. Транспортное образование остается в структуре образования России, как его неотъемлемая часть, испытывающая все невзгоды общего образования. Приближая школу к проблемам транспорта и создавая условия для восприятия учениками на ранних годах своего развития практических задач, к которым у них будет ощущаться потребность соприкоснуться с ними, появится желание решать их. Школьнику важно объяснить, что получаемые общие знания могут оказаться полезными для понимания реальных практических проблем транспорта. Погружение мышления в реальную транспортную практику, станет самым плодотворным методом воспитания молодого поколения.

Никакое образование не обеспечит роста культуры и не даст человеку нужных компетенций, если оно будет отделено от воспитания. Отдаление одного от другого причиняет много вреда, какой многие ощущают, но не могут понять причин, порождающих массовое неудовлетворение процессом обучения, условиями работы, состоянием своей жизни. Камнем преткновения развития школьного образования остается проблема разрыва между обучением и воспитанием учеников.

В эпоху становления системы образования в России, относящейся к первой половине XIX в., стоял вопрос не о подготовке специалистов, а об их воспитании. Воспитательному процессу молодежи большое внимание уделялось и в советское время. Под воспитательным процессом стало пониматься формирование разных мероприятий, нацеленных на вовлечение молодежи в заранее запланированную деятельность. В таких мероприятиях, как правило, участвовала не вся молодежь, а только отдельные группы. Участие в таких мероприятиях отрывало молодых людей от процесса обучения, для некоторых из них учеба превращалась в формальность. Обучение необходимо превращать в основное воспитывающее средство. Воспитывающее обучение базируется на строгом педагогичном учете индивидуальных свойств каждого

обучающегося, создавая все необходимые условия для воспитания личностных и профессиональных качеств обучающегося.

Если внимательно присмотреться к порядку обучения во многих образовательных организациях, то без труда можно заметить, что учат тому, что не востребуется ни на рабочих местах, ни в общественной жизни, а заработная плата не покрывает самые насущные потребности. Между образованностью человека и его потребностями возникла преграда, мешающая достигнуть результата. Все это происходит потому, что обучение не связывается с индивидуальными особенностями каждого человека. В образовательном процессе разрабатываются и внедряются одинаковые для всех образовательные программы, убеждая в том, что все обязаны учить заранее кем-то определенный перечень дисциплин. Вузы винят школы в том, что они не научили школьников умениям учиться. Но школы окованы разными инструкциями, положениями, сжимающими творческую деятельность учителей. Удаленные от педагогики приказы чиновников ломают образование, изгоняя из него истинный воспитательный процесс, превращая его в формальные мероприятия. Хаотичность предписаний, выраженных в разных актах, пронизана лишь одной идеей подчинения указаниям чиновников. Они направлены не на плодотворный результат, а на создание обстановки, при какой подчиненные, раболепствуя, обязаны исполнять приказы, наполненные бессмысленными формальностями. В такой обстановке учитель много сил и средств тратит не на воспитание обучающихся, а на исполнение формальных инструкций. Обучающиеся не становятся участниками процесса обучения, они превращаются в покорных исполнителей освоения того, что им прикажут. А сколько вреда в воспитании наносит антинаучный материал, который не соответствует действительности. Человек, обученный на ложной информации, не способен к правильным выводам и решениям. Разрывая связи между законными интересами ученика и обучением, образование превращается в мучительный процесс принудительного изучения того, что человеку никогда в жизни не пригодиться.

Человек с низкой культурой в окружении новых технологий представляет самую непредсказуемую опасность. Больше всего наносят вреда те, кто наделяется властными полномочиями по управлению в сфере образования. Многие мыслящие личности задумались над проблемами отечественного образования и стали выражать разные точки зрения на его развитие. В основном обсуждение идет бессистемно или без выделения общих проблем, не решив которые трудно наметить правильный путь развития нашего образования. То, что образование обсуждается в разных слоях общества и разными специалистами, не может стать причиной плохого его состояния. В обсуждениях выражается в основном возмущение к его содержанию, к методике обучения, к формальному подходу в определении качества образования. Устройство

системы образования и взаимосвязь общего образования со всеми другими его уровнями, а также влияние общей культуры общества на становление просвещенности остаются важными факторами, влияющими на преобразование и дальнейшее развитие отечественного образования.

В характеристике образованности важно обращать внимание на два основных свойства: наличие у человека крепких нравственных мировоззренческих качеств; владение человеком высокой степенью профессионализма. Чтобы добиться основных требований просвещенности, человеку предстоит решение двух групп задач в сопутствующей системе образования. Первая группа задач посвящается воспитанию человека, добиваясь формирования его, как личности с высоким нравственным мировоззрением. Вторая группа задач — развитие профессиональных способностей личности.

В образовании важна методология применения методик обучения. Многовековой опыт развития образования накопил большой арсенал разнообразных методик. Особенно бурно они стали развиваться в наше время под влиянием новых информационных технологий. Возможности для развития образования растут, но на пути стоит преграда, выраженная в уровне культуры нашего общества. Сквозь призму культуры образование формируется таким, каким его видят чиновники, наделенные властными полномочиями управлять процессами развития нашего образования. В сложных условиях приходится добиваться достойного качества работы в обучении требуемых отрасли специалистов. Трудности начинаются в общем образовании, являющемся поставщиком молодого пополнения для вузов. Сегодня учебу в школе многие видят как изнурительный труд, не приносящий радости ученикам. Никаких развлечений не допускают суровые педагоги. Искусственно создавая трудности ученикам, школа формирует у них негативное отношение к учебе. Развивая ненависть к учебе, школа порождает у учеников негативное отношение к труду, который начинает ощущаться ими как насильственное принуждение к тому, что не создает чувства удовлетворенности. Любой труд должен быть свободен и любимым человеку, если он осуществляется осознанно, с пониманием его полезности, приносящей радость себе и коллективу, в котором трудишься. Когда человек занимается любимым делом, тогда возникающие сложности преодолеваются легко и результат труда оказывается выше того, что приносит невольный труд.

В настоящее время, когда все образовательные организации были вынуждены перейти на удаленное обучение, многие школы, ученики, оказались без необходимой компьютерной техники, многим были недоступны современные дистанционные образовательные технологии. Такая обстановка стала основанием для негативной оценки дистанционного обучения. В состоянии отчаяния многие люди разных социальных слоев начали называть дистанционные технологии мертвым,

бездушным миром, вредным для обучения. В таких мыслях ощущается слабая просвещенность, низкая культура. Для достижения цели воспитания человека требуется, прежде всего, как можно быстрее освободиться от всех основных недостатков в системе образования. Трудно представить воспитание нравственной личности извращенными методиками в процессе обучения. Не только преподаватель остается всему виной, но и система управления образованием не может оставаться на устаревших, изживших методах, стопорящих развитие образованности. Сколько формальных требований прописывают в государственных образовательных стандартах, удаляя обучение от творческого процесса, превращая преподавателя в покорного слугу, обязанного исполнять многочисленные формальные предписания разнообразных инструкций.

Обсуждение проблем развития образования станет плодотворным, когда в основу решений будут положены права и свободы человека, которого школа обязана научить жить по ним и нести ответственность за свои поступки. Ничто не может оправдывать методы образования, если они находятся в неразрешимом противоречии с правами и свободами человека. Общая подготовка человека к полноценной жизни может успешно осуществляться в хорошей школе. Школа обязана научить человека жить в современном обществе, прививая ему культуру любви к людям, обществу, природе и ко всему живому, к труду, который будет радовать душу. Каждому школьнику требуется хорошо знать историю своего Отечества, но не по искаженным сведениям, а по полным, объективным данным о действительных фактах, с указанием первоисточников. Учителям школы следует учиться замечать индивидуальные способности каждого ученика и способствовать развитию их, помогая в выборе направления обучения. Обучение в школе надо пропитать высокими нравственными методиками, исключить методы принуждения. В школе ученику требуется прививать любовь к учебе, от получения новых знаний он доложен ощущать радость, но не испытывать пренебрежение к обучению. В школе недопустимо принудительное навязывание изучать то, что ученик не понимает и не знает, зачем ему нужны такие знания, которые ему не нужны и объяснений их полезности ему никто не дает, или дает так, что ничего невозможно понять. На этапе общего обучения человек должен получить знание, дающее общее представление об уровнях образования. В последние годы обучения в школе молодому поколению нужно дать знания об основных свойствах среднего профессионального образования и научить осмысленному пониманию уровней высшего образования. Когда большинство выпускников школы неосознанно идут поступать в вузы, не имея представления, зачем им высшее образование, обучение часто проходит без понимания его значимости. Слабо подготовленные выпускники школ для обучения по программам высшего образования сталкиваются с серьезными трудностями в процессе освоения учебных

дисциплин и в выборе своей профессии. Школа обязана создать условия для получения каждым учеником базового уровня подготовки к жизни. Выпускник школы должен быть готов к полной легализации своих потребностей, базирующихся на нравственном мировоззрении и индивидуальных способностях. Степень воспитания выпускника школы измеряется его умением реализовывать права и свободы, способностью нести ответственность за свои решения, за каждый шаг своего поведения.

Отсутствие должной культуры в обществе негативно влияет и на учителей школы, Часто из их уст можно услышать, что торопливая динамика технологического развития пагубно влияет на воспитание и развитие учеников. Приверженность к старым привычкам тяготит отдельных учителей школ к отжившим методикам обучения. Без применения новых технологий в обучении невозможно совершать процесс быстрого отбора нужной для учебы информации, а учебники устаревают, не успев выйти из типографии. Современные технические и технологические средства обучения становятся незаменимыми помощниками преподавателю в выборе самых новых знаний, в определении и использовании интерактивных методов обучения, в создании условий для объективной оценки знаний и умений каждого ученика, в выборе индивидуального подхода к каждому ученику, с учетом их способностей и законных интересов. Новые технологии побуждают преподавателя к постоянному совершенствованию своего педагогического мастерства. Педагог нашего времени не только обязан понимать значимость современных технических средств и новых технологий, но уметь в совершенстве использовать их в учебном процессе. Педагогичность, высокое мастерство в использовании интерактивных методик обучения, достойное материально-техническое обеспечение, связь обучения с практикой — это основной перечень условий воспитания специалистов нового поколения.

В настоящее время, начало которому положила перестройка и в сознании людей начала происходить ломка мировоззрения, способствуя формированию рыночных отношений, мыслящие педагоги приступили к становлению привлекательных школ. Не сразу все получалось, но в 1990-е гг. появляются первые школы по воспитанию молодежи с новым мышлением. В Москве появилась первая частная школа, открывшая свои двери 1 сентября 1990 г. Учебное заведение располагается в уникальном историческом месте в самом центре Москвы, рядом с театром на Таганке, в окружении архитектурного ансамбля и застройки XVIII—XIX вв. [https://www.cooperation.ru/about/]. В методику работы включены самые совершенные воспитательные методы ранней профориентации. «Школа сотрудничества» уделяет пристальное, пронизанное глубоким мышлением, внимание подготовки учеников к своей будущей профессии. С пятого класса ученики выбирают профильные дисциплины по тем направлениям, какие их привлекают. Учеников разделяют на восемь

профильных классов, в которых учатся по программам факультетов довузовской подготовки с опытными педагогами МГУ, РГГУ, МГТУ им. Баумана и с привлечением опытных практиков. В школе работают более 30 кружков и спортивных секций, функционируют 10 факультативных углубленных курсов по различным специальным предметам, ориентируя учеников на развитие способностей, необходимых для выбранной будущей профессии. Стоимость обучения в такой школе составляет 115 тыс. руб. в месяц. Выпускники этой школы полностью подготовлены для учебы в вузе, который они заранее выбирают и без труда поступают для освоения избранной ими специальности. После получения высшего образования выпускники оказываются самыми востребованными многими работодателями.

Привлекательный лицей создан на базе Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», который открылся в сентябре 2013 г. Это первое в Москве учебное заведение, которое стало работать по новому стандарту среднего образования. Все выпускники получают государственный аттестат о среднем общем образовании. Главный принцип лицея — «сотрудничество и взаимоуважение независимо от возраста и статуса». Ученикам дают свободу выбора направления в обучении. Воспитывают умениям самостоятельного мышления, учат не бояться ошибок, прививают чувство ответственности за свои решения. Обучающиеся получают возможность самостоятельно определять образовательную траекторию: составляют учебные планы, выбирают предметы, какие хотят изучать, учатся с большим интересом и желанием. Есть обязательные предметы, такие как русский или математика, но можно выбрать уровень изучения: базовый или профильный. Обучение финансируется московским Департаментом образования.

В Московской области при поддержке государственных органов власти в сфере образования энтузиастами создана уникальная школа «Летово», где учится 447 учеников из разных регионов нашей страны. Обучение в «Летово» — билингвальное, его сущностью является то, что преподавание по школьной программе осуществляется на иностранном языке. Каждый выпускник получает российский аттестат и диплом международного образца. Для школы «Летово» создано уникально организованное пространство для учебы и жизни, не имеющее аналогов в России. Воспитывающее обучение помогает ученикам реализовать все познавательные запросы в одном месте. Образовательный комплекс, расположенный на территории более 20 га, состоит из главного большого, светлого здания школы, нескольких жилых корпусов для проживания 560 учащихся, имеются три компактных жилых дома для учителей, хорошо обустроенные спортивные площадки, стадион. Голландские и российские архитекторы создали креативный мир, гибкую, воспитывающую среду для творческого развития молодого поколения, где учеба сочетается с

отдыхом, а отдых сопутствует творческому обучению. «Летово» стало для учеников не только школой, но и вторым домом, увлекательным местом истинного воспитания, в котором находится место увлечениям, общению, совместной творческой работе. Насыщенным процессом учебы руководит высокопрофессиональная команда учителей и наставников. Стоимость обучения в школе «Летово» составляет 114 730 руб. в месяц.

По официальным данным, на 2019 г. в России насчитывалось порядка 53,5 тыс. школ. В них учатся 13,4 млн школьников [Rosinfostat.ru›uroven-obrazovaniya/]. Немногие школы являются уникальным примером создания современных комплексов по воспитанию истинных выпускников с высоким нравственным мировоззрением и с увлеченностью к формированию крепких профессиональных компетенций. Определены 100 лучших школ России по итогам 2019 г. пятого ежегодного исследования рейтингового агентство *RAEX* (РАЭКС-Аналитика). Составлен рейтинг школ по конкурентоспособности выпускников при поступлении в лучшие вузы Российской Федерации [https://proforientator.ru/publications/articles/luchshie-shkoly-rossii-reyting-raex.html]. Но даже в этих школах остается много проблем, касающихся воспитания нового поколения. Начинать следует с раннего возраста, и сопровождать воспитание до самого трудоустройства, где специалист станет образцом нового производственного порядка, с высокой производительностью труда, в совершенстве владея требуемыми компетенциями. Новая жизнь требует не только создания подобных школ, но их следует объединять с вузами, с отраслевой практикой.

Возможно, Минтрансу России было бы полезно заинтересовать школы в сотрудничестве с транспортными вузами. Ведь для формирования уникальных специализированных транспортных школ можно использовать существующие школы при создании для них мотиваций. Существующая практика взаимодействия «школа—вуз» нуждается в совершенствовании. Заинтересованность надо стимулировать созданием реальных возможностей поступать в транспортные вузы, обучаться в них престижным профессиям и хорошо трудоустраиваться в структурах транспортного комплекса. Заинтересованность отрасли в хороших кадрах важно подтверждать конкретной плодотворной работой по созданию условий для возможного влияния транспортных вузов на воспитание школьников, которые станут потенциальными студентами, а затем превосходными сотрудниками в транспортных организациях. Создание специализированных школ может происходить на уровне управленческих решений, принимаемых органами исполнительной власти в сфере образования. Для транспорта было бы полезно оздоровлять кадровый состав хорошо подготовленными специалистами, как в нравственном аспекте, так и в профессиональном. Специалистов с такими характеристиками следует начинать готовить со школьной скамьи, формируя условия для продолжения обучения в транспортных вузах.

Создание специализированных школ по самым востребованным направлениям, формирующим у школьников глубинные основы для продолжения обучения в транспортных вузах, может стать новой формой воспитания будущих транспортников. Специальные школы по таким направлениям, как строительное, экономическое, инженерное, с включением информационно-технологического направления, повысят заинтересованность к транспортным профессиям. Кроме того, нужны школы гуманитарные, с включением правового, психологического и социологического направлений, которые привлекут внимание многих. Учредителем таких школ следовало бы определять Минтранс России, следовательно, решение о создании школ транспортного профиля может принимать Правительство РФ. Когда будут созданы подобные школы, тогда транспортные вузы могут развивать методологию и методики тесного взаимодействия с коллективами таких школ. Сотрудничество в тесной структуре «школа—вуз—транспорт» укрепится не формальными указаниями, а реальной деятельностью, устремленной на конкретный результат, приносящий удовлетворение человеку, получившему хорошее транспортное образование и любимую работу. Для этого полезно использовать апробированные технологии создания научно-образовательных центров, способных интегрировать лучшие силы и средства для воспитания специалистов нового поколения. Высокое качество подготовки, при которой значительно повысится уровень формирования личностных и профессиональных компетенций специалистов, обогатит гарантии, обеспечивающие безопасное и комфортное функционирование транспорта. Приращение системы образования транспортными школами станет плодотворным средством воспитания достойных специалистов нового поколения для транспортной системы и будет служить делу развития общей культуры в нашей стране.

В формировании современных научно-образовательных центров, какими должны стать транспортные вузы, важно предусматривать не только его структуру, но и способы финансирования, которые окажутся достаточными и гарантированными для успешной работы и достижения поставленной цели. Сложившаяся система финансирования образовательных организаций устарела, также как устарела методика организации образовательного процесса. При развитии разных форм собственности и товарно-денежных отношений требуется создание новых механизмов финансирования образования. В этом направлении следует развивать источники финансирования, не ограничивая их только государственным бюджетом. Развитие источников финансирования образования тесно связано с заинтересованностью субъектов в получении соответствующего уровня и качества образования. На определенных условиях государство возложит на себя обязательства по формированию материально-технической базы, достаточной для реализации соответствующих образовательных программ. Затраты на организацию и

осуществление учебного процесса следует распределять с учетом заинтересованности субъектов в получении необходимого образования.

В транспортном образовании источниками финансирования станут: само государство; местные органы исполнительной власти; холдинги, корпорации и другие фирмы с разным уставным капиталом и учредителями; частные лица. Минтрансу России, как головному заказчику в подготовке требуемых специалистов, важно разработать программу оздоровления и подготовки кадров для транспортной отрасли. В программу следует включить: подготовку, переподготовку и повышение квалификации на первые четыре—пять лет и на перспективу до 2035 г. Все направления, уровни обучения будут планироваться из потребности отрасли в высокопрофессиональных специалистах, способных обеспечить безопасную и комфортную работу всех звеньев транспортного комплекса. В программе нужно учесть подготовку нового поколения специалистов, которые по своим личностным и профессиональным качествам станут способными решать задачи, поставленные Транспортной стратегией Российской Федерации. Структура специальностей и количество специалистов, которые станут востребованными конкретными транспортными организациями, укажут на конкретные источники финансирования и создадут основу для расчета затрат на подготовку, переподготовку и повышение квалификации требуемых им специалистов. Заинтересованность местных органов власти финансировать развитие транспортного образования будет мотивироваться несколькими факторами, в числе которых видны следующие: обязательное участие местных органов власти в воспитании молодежи своего региона; создание и развитие транспортной инфраструктуры своего региона и обеспечение ее функционирования высокопрофессиональными специалистами; участие местного органа власти в программах по развитию уровня культуры населения, в том числе и путем создания разных престижных образовательных организаций. Не следует исключать притока финансирования транспортного образования и частными лицами, которые будут всегда заинтересованы в получении престижных профессий и возможности участвовать в конкурсном отборе на занятие вакантных должностей в системе транспортного комплекса.

Увеличение количества источников финансирования транспортного образования может оказать создать благоприятные условия для становления новой культуры, способной преобразовать транспорт в современный технологический комплекс, плодотворно влияющий на развитие экономики и создающий гарантии достойной жизни людей. Субъекты, финансирующие транспортное образование побуждают транспортные вузы к повышению ответственности за использование выделяемых на обучение денежных средств, что способствует подъему уровня качества подготовки специалистов. Чем больше субъектов станут заинтересованными в повышении уровня подготовленности

специалистов, тем меньше останется возможностей для использования разных коррупционных схем, угрожающих незаконной растрате финансовых средств. Сами субъекты финансирования транспортного образования будут заинтересованы контролировать использование своих выделенных средств на обучение, ощущая качество подготовки специалистов. Когда появляется возможность для контроля самими заказчиками, тогда отпадает потребность в создании специальных контролирующих органов, что будет способствовать сокращению затрат на управленческие функции. Все это потребует внесения изменений и дополнений в законодательство, регулирующее отношения в сфере финансирования образовательной деятельности. Важно еще и повышение уровня финансовой грамотности для многих групп специалистов и для населения нашей страны.

Решение комплексных задач развития транспортного образования потребует пересмотра устаревших способов начисления заработной платы сотрудникам транспортной отрасли. Недопустима уравниловка в установлении заработной платы. Она полностью должна зависеть от качества и результатов труда, от его производительности. Когда будет предано широкой гласности сведения о том, что профессионалы получают в транспортной отрасли большую заработную плату, тогда увеличится количество поступающих в транспортные вузы. Отрасль получит возможность выбирать на конкурсной основе лучших подготовленных специалистов для работы в транспортных организациях. Профессиональные, грамотные сотрудники сделают транспорт привлекательным и комфортным средством для развития экономики, туризма, да и для развития культуры и образования нашей страны.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378.1

© Лобачев Сергей Львович
— доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Информационные технологии в юридической деятельности и документационное обеспечение управления» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Малыгин Олег Анатольевич
— старший преподаватель кафедры «Информационные технологии в юридической деятельности и документационное обеспечение управления» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Обзор платформ дистанционного обучения транспортных вузов России

Аннотация. В статье отмечается особая актуальность внедрения и использования в учебном процессе транспортных вузов России систем дистанционного обучения (далее — СДО), поскольку данная отрасль отличается территориальной распределеностью и удаленностью ее специалистов от образовательных центров. В этих условиях система транспортного образования должна обеспечить возможность повышения квалификации сотрудникам отрасли не только на всей территории РФ, но и в любой точке мира. Поэтому встает вопрос об анализе решений, принимаемых транспортными вузами, в части внедрения различных СДО. Подобный обзор и последующий анализ принятых решений позволит выработать рекомендации по их взаимной интеграции и формированию межвузовских программ транспортного образования в условиях цифровизации отрасли. В результате анализа 20 вузов транспортной отрасли доминирующей выявлена платформа Moodle как в чистом виде, так и в виде СДО, где в базовую конфигурацию добавляют программные надстройки, что позволяет скрыть ее технологические особенности и обеспечить пользователей интуитивно понятным интерфейсом, формируемым для каждой категории пользователей. Отмечено, что ряд платформ СДО, часто фигурирующих в списках наиболее популярных при организации корпоративного обучения, не попали в перечень СДО, используемых вузами. Выявленное разделение секторов корпоративного

и высшего дистанционного обучения на уровне используемых платформ может служить препятствием на пути формирования отраслевой образовательной среды, поскольку интеграция высшего образования с корпоративным обучением является одним из перспективных направлений в подготовке специалистов XXI в., однако оно может быть компенсировано доступом к открытому коду доминирующей платформы Moodle.

Ключевые слова: дистанционные образовательные технологии; платформы дистанционного обучения; интеграция образовательных программ.

© Sergey L. Lobachev
— Doctor of Technical Sciences, professor,
head of the department 'Information Technologies
in Jurisprudence and management documentation'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Oleg An. Malygin
— senior lecturer of the department 'Information Technologies
in Jurisprudence and management documentation'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Overview of distance learning platforms for the Russia's transport universities

Abstract. The current paper has considered the particular relevance of the implementation and use of distance learning systems (hereinafter referred to as DLS) in the educational process of transport universities in Russia, since this sphere is characterized with the territorial distribution and remoteness of its specialists from educational centers. Under these conditions, the transport education system should provide an advanced training opportunity for employees of the industry not only throughout the Russian Federation, but also anywhere in the world. Therefore, there has been raised a question about the analysis of decisions taken by transport universities in terms of the implementation of various DLS. Such a review and subsequent analysis of the made decisions will allow developing recommendations for their mutual integration and the formation of interuniversity programs of transport education in the context of the digitalization of the industry. The analysis of 20 universities in the transport industry has shown, that the Moodle platform was a dominant one both in its pure form and in the form of DLS, where the software add-ons were added to the basic configuration, which allowed hiding its technological features and providing users with an intuitive interface formed

for each category of users. There has been established that a number of DLS platforms, which often appear in the lists of the most popular when organizing corporate training, were not included in the list of DLS used by universities. The revealed division of the sectors of corporate and higher distance learning at the level of the used platforms can serve as an obstacle to the formation of an industry educational environment, since the integration of higher education with corporate training is one of the promising areas in the training of the 21st century specialists, but it can be compensated for by access to open source dominant platform *Moodle*.

Keywords: distance educational technologies; distance learning platforms; integration of educational programs.

Процессы, ставшие следствием эпидемии весной 2020 г., требуют по-новому взглянуть на развитие и внедрение в учебный процесс вузов дистанционных образовательных технологий (далее — ДОТ). Уже сейчас понятно, что хаотичное использование различных информационных технологий преподавателями должно рассматриваться не более как вынужденная мера в условиях дефицита времени, отсутствия проработанной нормативной базы и методических решений и требует переосмысления многих устоявшихся положений [1]. Альтернативой хаотичному использованию инструментов информационных технологий является использование платформ дистанционного обучения в увязке с уже существующими в вузах по требованиям образовательных стандартов электронными информационно-образовательными средами.

Особо актуально внедрение и использование в учебном процессе систем дистанционного обучения (далее — СДО) для транспортных вузов России, поскольку данная отрасль отличается территориальной распределеностью и удаленностью ее специалистов от образовательных центров. Сложность задачи усугубляется процессами глобализации в экономике в целом и интеграцией системы транспорта России с аналогичными системами других стран. Именно в этих условиях система транспортного образования должна обеспечить возможность повышения квалификации сотрудникам отрасли не только на всей территории РФ, но и в любой точке мира. Это особо актуально для морского и авиационного транспорта, хотя и значительное число специалистов автомобильного и железнодорожного транспорта также много времени могут находиться далеко от дома или за пределами России.

Направления развития транспортной системы России, изложенные в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, могут быть обеспечены только при наличии достаточного количества квалифицированных специалистов, путем совершенствования программ подготовки и повышения квалификации персонала и их реализации на основе цифровых образовательных технологий, обеспечивающих

доступность образовательных программ по всей территории РФ и за ее пределами.

Разнообразие платформ дистанционного обучения велико, и в силу автономности вузов возможности регулирования процесса выбора таких систем весьма ограничены. Поэтому встает вопрос об анализе решений, принимаемых транспортными вузами в части внедрения различных СДО. Подобный обзор и последующий анализ принятых решений позволит выработать рекомендации по их взаимной интеграции и формированию межвузовских программ как новой формы транспортного образования в условиях цифровизации экономики.

Итак, при анализе платформ СДО следует учитывать виды образовательных программ, реализуемых вузом через СДО. Проведенный анализ показал, что далеко не всегда ДОТ используются в рамках программ высшего образования, а часто ограничиваются программами дополнительного профессионального образования.

Если вернуться в 2019 г., то все работы по развитию и внедрению ДОТ в учебный процесс вузов можно представить в виде трех основных направлений:

1) крупные проекты, проводимые с мощной административной и финансовой поддержкой;

2) инициативные проекты масштаба университета, института или факультета, опирающиеся на ограниченный круг специалистов;

3) коммерческие проекты, как правило, в рамках программ дополнительного образования.

К первому направлению следует отнести широко известные и усиленно поддерживаемые органами образования проекты:

- Российская электронная школа;
- Московская электронная школа;
- Национальная платформа открытого образования;
- Электронная информационно-образовательная среда учебного заведения.

Первые три проекта являются проектами как таковыми, со своими авторами и ресурсами, опирающимися на административные структуры системы образования, в то время как последний проект является перечнем директивных требований образовательных стандартов, с весьма расплывчатыми границами и функционалом.

Второе направление представляет собой популярную форму развития и внедрения ДОТ в учебный процесс на протяжении последних 25 лет, с момента зарождения дистанционного обучения у нас в стране. Примеров такого подхода за эти годы накопилось немало. Среди наиболее известных государственных вузов, стоящих у истоков отечественного дистанционного обучения, можно отметить:

- МИЭМ;

- МЭСИ;
- ИТМО;
- Томский государственный университет;
- Пензенский государственный университет и др.

К этому же направлению следует отнести проекты, реализуемые в рамках вузов, но по своим масштабам не охватывающие весь вуз, а ограничивающиеся уровнем факультета или института. К проектам такого уровня следует отнести проекты, реализуемые:

- в Российском университете транспорта (МИИТ);
- Омском государственном университете;
- Воронежском государственном университете и др.

Третье направление в большинстве вузов слабо интегрировано в образовательные программы высшего образования не только методически, но часто и технологически, опираясь на программные платформы не используемые при обучении студентов.

Ситуация существенно изменилась в начале 2020 г., когда вузам пришлось перенести учебный процесс в среду Интернет и, как следствие, принимать решения о выборе СДО для последующей реализации учебного процесса с использованием ДОТ в планомерном порядке.

В силу сформулированных выше причин встал вопрос о путях развития именно транспортного образования и первом шаге — обзоре и анализе того, что делается в транспортных вузах сегодня в части выбора и использования СДО.

В табл. 1 представлены данные по ряду транспортных вузов, полученные на сайтах этих вузов. Скорее всего, они не являются полными, но позволяют получить представление о том, насколько едины или нет принимаемые в данных вузах решения.

Таблица 1

Платформы СДО транспортных вузов России

№	Наименование вуза	Данные о платформах
1	Волжский государственный университет водного транспорта	http://parus.vsuwt.ru/ СДО «Парус» На базе СДО Русский Moodle 3KL
2	Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова	https://aumsu.ispringlearn.ru/ Образовательный портал — HyperMethod iSpring Solutions
3	Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова	https://farvater.gumrf.ru/ «ФАРВАТЕР» Moodle
4	Иркутский государственный университет путей сообщения	https://sdo2.irgups.ru/ Moodle
5	Московский государственный автомобильно-дорожный университет	http://elern.madi.ru/ MS Teams

6	Московский государственный технический университет гражданской авиации	http://ipksdo.mstuca.ru/ Moodle
7	Московский политехнический университет	https://lms.mospolytech.ru/ СДО Русский Moodle 3KL
8	Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского	http://course.msun.ru СЭО «Курс» (Moodle)
9	Московский авиационный институт	https://lms.mai.ru/ Moodle
10	Омский государственный университет путей сообщения	http://edo.omgups.ru/ HyperMethod http://dotomgups.ru/ Moodle
11	Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I	https://sdo.pgups.ru/ СДО Русский Moodle 3KL
12	Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ))	Moodle HyperMethod MS Teams СДО «КОСМОС» («Стэл — Компьютерные Системы»)
13	Ростовский государственный университет путей сообщения	https://portal.rgups.ru/ Moodle
14	Самарский государственный университет путей сообщения	https://lms.samgups.ru/ Moodle
15	Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации	https://spbguga.com/sdoguga/ СДО Dilsy
16	Сибирская Государственная Автомобильно-Дорожная Академия	https://odot.sibadi.org/ Moodle (МООДУС)
17	Сибирский государственный университет водного транспорта	http://sdo.ssuwt.ru/ Moodle
18	Сибирский государственный университет путей сообщения	http://moodle3.stu.ru/ Moodle
19	Уральский государственный университет путей сообщения	http://do-idpo.usurt.ru/portal СДО Sakai
20	Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б. П. Бугаева	http://distance.uvauga.ru Moodle

Как видно из таблицы, доминирующей платформой является *Moodle*, как в чистом виде, так и в виде СДО, где в базовую конфигурацию добавляют программные надстройки, что позволяет скрыть ее технологические особенности и обеспечить пользователей интуитивно понятным интерфейсом, формируемым для каждой категории пользователей. Если обобщить данные табл. 1, то получим следующие данные:

- *Moodle* используется в 80% рассмотренных вузов;
- *HyperMethod* — в 15%;

- *MS Teams* — 10%;
- примерно 10% — остальные три платформы по одной реализации в вузе.

Надо отметить, что в ряде вузов используется более чем одна платформа, что отразилось на представленных выше результатах.

Кроме того, следует подчеркнуть следующее:

- на платформу *Moodle* приходится подавляющее большинство реализаций (80%);
- внедрение *Moodle* в различных модификациях и версиях обеспечивает доступ к открытому коду;
- поддержка *Moodle* всех современных форматов (*SCORM, AICC, IMS* и пр.) обеспечивает возможность интеграции СДО различных университетов в единую образовательные систему;
- поддержка *Moodle* большого количества разнообразных типов контента обеспечивает оперативную адаптацию уже разработанного контента для импорта в СДО.

Следует отметить тот факт, целый ряд платформ СДО, часто фигурирующих в списках наиболее популярных при организации корпоративного обучения [https://lmslist.ru/sdo/], не попали в перечень СДО, используемых вузами. Другими словами, можно констатировать разделение секторов корпоративного и высшего дистанционного обучения на уровне используемых платформ.

Возвращаясь к началу, здесь можно предположить, что события 2020 г. позволили преодолеть чрезмерную осторожность руководителей учебных заведений вообще и транспортных в частности, по отношению к дистанционному обучению, что позволит решить задачи, стоящие перед образованием в условиях цифровизации экономики более динамично. Важно и то, что это позволит уйти широкой аудитории абитуриентов от выбора вуза не по его расположению и доступности, а по качеству образования, к чему специалисты по дистанционному обучению стремились с начала XXI в. [2] Это особо важно для транспортной отрасли в силу ее специфичности, которая отмечалась выше. Вероятно, нужен более детальный анализ используемых программных решений на платформе *Moodle*, но проведенный в данной работе обзор внушает оптимизм.

Проведенный обзор не претендует на избыточность, но позволил выявить явное преобладание платформы *Moodle*, что, в свою очередь, открывает интересные перспективы по интеграции учебных программ вузов в рамках транспортной отрасли. Конечно, общая платформа открывает возможности, но это необходимое, а не достаточное условие формирования отраслевой цифровой образовательной среды. В принципе, наличие единой платформы не является определяющим фактором при

формировании образовательной среды, однако ее наличие может значительно упростить интеграцию на ее технологическом уровне.

Отмеченное выше разделение секторов корпоративного и высшего дистанционного обучения на уровне используемых платформ может служить препятствием на пути формирования отраслевой образовательной среды, поскольку интеграция высшего образования с корпоративным обучением является одним из перспективных направлений в подготовке специалистов XXI в. [3, стр. 161—166]

Проведенный обзор позволяет надеяться, что при наличии комплексных проектов интеграции в рамках отрасли их реализация может быть существенно проще, чем если бы мы выявили отсутствие доминирующей платформы, а различия в платформах вузов и корпоративных СДО вполне может быть компенсировано доступом к открытому коду доминирующей платформы *Moodle*.

Литература

1. Лобачев, С. Л. Некоторые проблемы реализации дистанционных образовательных технологий в вузах весной 2020 года // Материалы XXXI Конференции «Современные информационные технологии в образовании». — Троицк, 2020 // https://lk-ito.bytic.ru/uploads/files/materials.pdf.

2. Лобачев, С. Л. Интернет-обучение: тенденции и проблемы / С. Л. Лобачев, В. И. Солдаткин // Телекоммуникации и информатизация образования. — 2004. — № 2. — С. 18—39.

3. Ильина, Л. Н. Интеграция высшего и корпоративного образования как основа качества подготовки кадров для промышленных предприятий // в сборнике: Сотрудничество университетов и работодателей с целью обеспечения качества и актуальности образования. сборник научных статей. — Санкт-Петербург, 2018.

References

1. Lobachev, S. L. Nekotoryye problemy realizatsii distantsionnykh obrazovatel'nykh tekhnologiy v vuzakh vesnoy 2020 goda [Some problems of the implementation of distance educational technologies in universities in the spring of 2020] // Materialy XXXI Konferentsii «Sovremennyye informatsionnyye tekhnologii v obrazovanii». — Troitsk, 2020 // https://lk-ito.bytic.ru/uploads/files/materials.pdf.

2. Lobachev, S. L. Internet-obucheniye: tendentsii i problemy [Internet learning: trends and problems] / S. L. Lobachev, V. I. Soldatkin // Telekommunikatsii i informatizatsiya obrazovaniya. — 2004. — № 2. — S. 18—39.

3. Il'ina, L. N. Integratsiya vysshego i korporativnogo obrazovaniya kak osnova kachestva podgotovki kadrov dlya promyshlennykh predpriyatiy [Integration of higher and corporate education as the basis for the quality of personnel training for industrial enterprises] // v sbornike: Sotrudnichestvo universitetov i rabotodateley s tsel'yu obespecheniya kachestva i aktual'nosti obrazovaniya. sbornik nauchnykh statey. — Sankt-Peterburg, 2018.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 656.02

© Павлова Алла Викторовна
— кандидат экономических наук, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского университета транспорта
alpav71@mail.ru

Анализ состояния развития транспорта стран Евразийского экономического союза

Аннотация. Создание общего транспортного пространства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в настоящее время является одним из стратегических ориентиров. В этих условиях немаловажное значением имеет развитие транспортной сферы стран — членов ЕАЭС. В статье рассмотрено состояние развития транспорта стран — участников ЕАЭС за период функционирования Союза, проведен анализ объемов перевозок, грузооборота, пассажироперевозок, пассажирооборота. В ходе проведения анализа выявлены тенденции и закономерности развития транспортной сферы ЕАЭС в целом и стран-членов в отдельности. По результатам проведенного анализа сформулированы выводы.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, транспорт, объем перевозок, грузооборот, пассажироперевозки, пассажирооборот.

© Alla V. Pavlova
— Candidate of Economic Sciences, associate professor
of the department ‘Customs Law and Organization
of the Customs Affairs’ of the Law Institute
of the Russian University of Transport

The analysis of the transport development in the countries of the Eurasian Economic Union

Abstract. The setting up of a general transport area of the Eurasian Economic Union (EAEU) is currently one of the strategic guidelines. Due to it, the development of the transport sector in the EAEU member countries is of great importance. The current paper has presented the study of the state of transport development in the EAEU member countries throughout the whole period of the Union's functioning; there has been analyzed a transportation

burden, a cargo turnover, passenger transportation and passenger traffic. The analysis has identified the trends and patterns in the development of the transport sector of the EAEU as a whole and that of each member countries. Based on the results of the analysis, there have been formulated the conclusions.

Keywords: Eurasian Economic Union; transport; transportation burden; cargo turnover/traffic; passenger transportation; passenger turnover/traffic.

В условиях поступательного развития интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) бывших стран СНГ транспорт является одним из важнейших драйверов, влияющих на успешность функционирования союза. Уровень развития транспортной сферы во многом определяет пространственную доступность территорий, качество, уровень жизни и мобильность населения, свободу перемещения товаров и оказания услуг, активность внешнеэкономической деятельности.

Порядок, условия и этапность либерализации и регулирования рынка транспортных услуг стран — членов ЕАЭС определяются международными договорами в рамках Союза. Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. предусмотрено проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 определены основные направления, условия и этапы дальнейшего формирования и развития единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг ЕАЭС в сфере автомобильного, воздушного, водного и железнодорожного транспорта с учетом различий международного правового регулирования, технологических особенностей различных видов транспорта и состояния транспортной инфраструктуры государств-членов.

В ЕАЭС придается большое значение интеграции в транспортной сфере, которая осуществляется путем поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами-членами. Основой реализации интеграции в транспортной сфере является распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии от 21 февраля 2020 г. № 4, которым утвержден план мероприятий («дорожная карта») по развитию единой системы таможенного транзита товаров в Евразийском экономическом союзе на основе системы отслеживания транзитных перевозок товаров с использованием навигационных пломб.

Состояние развития транспортной отрасли стран — участников ЕАЭС характеризуется рядом показателей, таких как объем грузо- и пассажироперевозок, грузо- и пассажирооборота (табл. 1).

Таблица 1

Динамика перевозки грузов
по всем видам транспорта стран — членов ЕАЭС, млн т
[http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx]

Год	ЕАЭС	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2005	11 512,0	8,3	393,5	1926,9	16,4	9167
2006	11 751,8	9,7	401,3	2023,4	16,4	9301
2007	12 017,5	10,3	413,2	2124,1	18,9	9451
2008	12 107,2	9,4	435,4	2188,7	22,7	9451
2009	10 026,1	9,8	420,1	2103,3	23,9	7469
2010	10 692,8	10,6	456,0	2439,4	36,9	7750
2011	11 852,6	9,7	493,3	2974,9	37,7	8337
2012	12 287,1	12,1	484,4	3231,8	39,8	8519
2013	12 296,5	12,3	471,2	3508,0	41,0	8264
2014	12 262,4	10,2	467,5	3749,8	28,9	8006
2015	12 119,7	11,1	447,2	3733,8	29,7	7898,0
2016	12 186,0	20,5	417,6	3729,2	31,2	7987,5
2017	12 518,2	28,1	439,5	3946,1	31,9	8072,6
2018	12 886,5	29,2	455,5	4103,8	33,0	8265,0
2019	12 997,8	14,7	427,8	4237,9	34,2	8283,2

На конец 2019 г. объем перевозок в целом по ЕАЭС составил 12 997,8 млн т, что на 12,9% больше чем в 2005 г., когда страны развивались в рамках СНГ, и на 7,2% в условиях функционирования ЕАЭС и членства пяти стран — Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и России (табл. 1).

Темы прироста (снижения) объемов грузоперевозок по странам — членам ЕАЭС (рис. 1) свидетельствуют о том, что за время существования Союза, начиная с 2012 по 2019 г., в целом, объемы перевозок грузов «держатся» на уровне более 12 млн т в год и являются относительно стабильными. Однако необходимо отметить, что транспортная сфера ЕАЭС чувствительно реагирует на кризисные явления, происходящие в экономике стран. Так, объем перевозок грузов по рассматриваемым странам, на тот момент не являющимися членами ЕАЭС, значительно сократился в кризисном 2009 г. — на 17,2%. Не прошел бесследно и кризис, явно себя проявивший в 2014 г в России. В транспортной сфере стран ЕАЭС также наблюдалось снижение объемов перевозок (в 2014 г. — 0,28% и 1,2% в 2015 г.), но значительно меньшее, чем в 2009 г. Это можно объяснить влиянием двух факторов: во-первых, возможно менее «глубоким» кризисом, а во-вторых, формированием и воплощением в жизнь к этому времен общей транспортной политики стран ЕАЭС, дающей возможность противостоять данным явлениям.

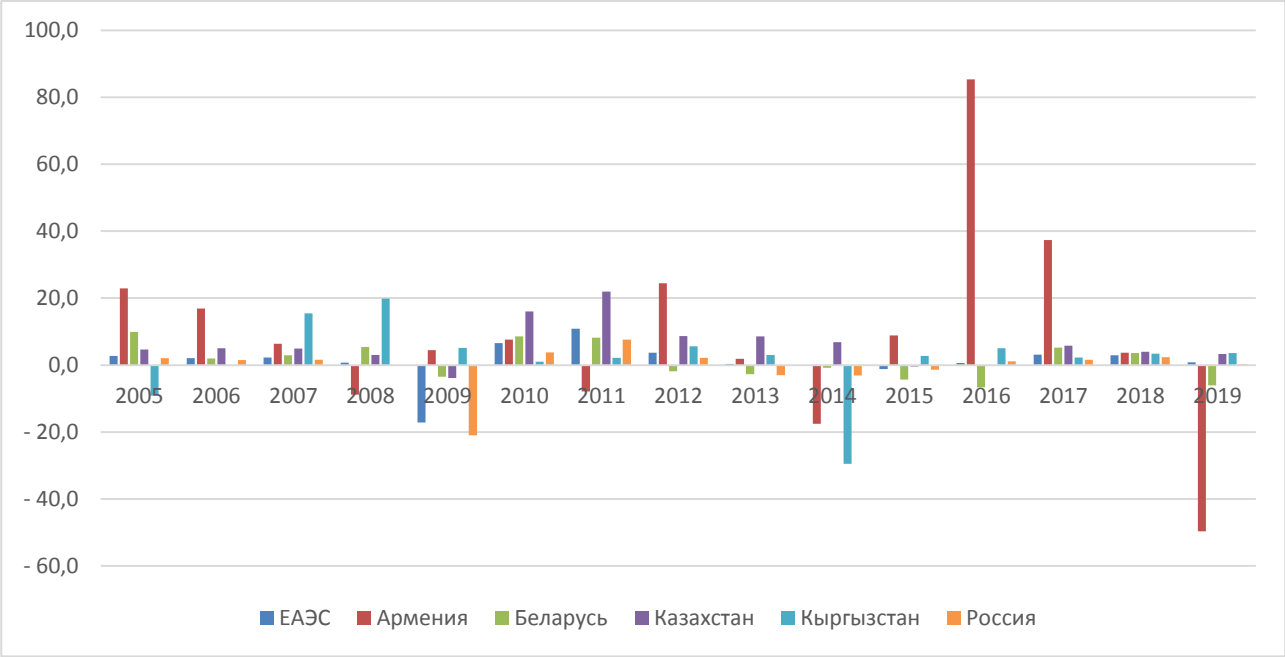


Рис. 1. **Темы изменения объемов грузоперевозок по странам — членам ЕАЭС, %**

В страновом разрезе за время существования ЕАЭС наиболее значительные темпы снижения объемов транспортных перевозок наблюдались у Армении в 2014 г. в сравнении с 2013 г. на 17,1%, и в 2019 г. в сравнении с 2018 г. на 49,7%, а также у Кыргызстана в 2014 г. в сравнении с 2013 г. на 29,5%, что свидетельствует о влиянии общих и внутренних факторов. Кроме этого, необходимо отметить, что наиболее чувствительная и быстрореагирующая экономика на российский кризис из стран ЕАЭС — Беларусь.

Наибольший удельный вес по объемам перевозок среди стран — членов ЕАЭС приходится на Россию, причем доля снизилась с 72,5% до 63,7%, с 2010 г. по 2019 г. Второе место по данному показателю занимает Казахстан, при этом его доля увеличилась за вышеуказанный период с 22,8% до 32,6%. Примерно стабильные объемы выполняют Беларусь — в пределах 3,3—3,9%, Кыргызстан — 0,1—0,5% и Армения — 0,1—0,2% (рис. 2).

Рис. 2. **Структура объемов грузоперевозок по странам — членам ЕАЭС, %**

В структуре объемов грузоперевозок ЕАЭС по видам транспорта наибольший удельный вес занимает автомобильный транспорт, на который приходилось в 2019 г. более 70%, примерно одинаковый удельный вес между железнодорожным транспортом (14,3%) и трубопроводным (12,1%), наименьший у воздушного (0,01%). Структура объемов грузоперевозок по видам транспорта на протяжении рассматриваемого периода относительно устойчива (рис. 3).

Рис. 3. **Структура объемов грузоперевозок ЕАЭС по видам транспорта, %**

Грузооборот в целом по ЕАЭС на 2019 г. составил 6416,9 млрд т-км, что больше на 25,7%, чем в 2005 г. и 10,9%, чем в 2015 г. (табл. 2).

Таблица 2

Динамика грузооборота по странам — членам ЕАЭС, млрд т-км
[http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx]

Год	ЕАЭС	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2005	5103,6	2,3	127,3	296,3	1,6	4676
2006	5261,0	2,4	128,5	328,5	1,6	4800
2007	5401,1	2,9	130,9	350,5	1,8	4915
2008	5453,7	3,0	130,8	369,7	2,1	4948
2009	4908,7	2,6	121,2	337,0	1,9	4446
2010	5270,7	3,1	128,1	385,3	2,2	4752
2011	5504,0	3,5	134,3	448,8	2,4	4915
2012	5672,6	4,3	131,7	478,0	2,6	5056
2013	5716,6	4,2	130,8	495,4	2,7	5084
2014	5772,6	4,2	131,4	554,9	2,5	5080
2015	5786,5	3,7	126,0	546,3	2,5	5108
2016	5848,7	3,9	125,8	518,6	2,5	5198
2017	6192,1	4,2	133,3	564,0	2,6	5488
2018	6399,2	4,4	138,8	609,5	2,8	5643,6
2019	6416,9	4,8	130,8	609,3	2,9	5669,1

В 2019 г. по сравнению с 2010 г. увеличение грузооборота произошло во всех трех странах (Беларусь, Казахстан, Россия), причем в Казахстане значительно — на 58,2%. Также наблюдается рост грузооборота в 2019 г. в сравнении с 2015 г. в Армении и Кыргызстане (рис. 4).

Рис. 4. **Темы прироста (снижения) грузооборота по странам — членам ЕАЭС, %**

Наибольший грузооборот приходится на Россию, причем его удельный вес уменьшился с 2010 по 2019 г. на 2 п.п. (с 90% до 88%). Наименее значительный в структуре грузооборота удельный вес приходится в 2019 г. на Беларусь — 2,04%, причем за рассматриваемый период произошло его снижение на 0,4 п.п., Армению — 0,07% и Кыргызстан — 0,05%, снижение у которых в 2019 г. в сравнении с 2015 г. составило по 0,01 п.п. Грузооборот Казахстана в общей структуре ЕАЭС в 2019 г. составил 9,5% и увеличился по сравнению с 2010 г. более чем на 2 п.п. (рис. 5).

Рис. 5. **Структура грузооборота по странам — членам ЕАЭС, %**

Структура грузооборота ЕАЭС по видам транспорта показывает, что наибольший удельный вес приходится на железнодорожный и трубопроводный транспорт, удельный вес которых в общей сумме

составил на 2019 г. 46,6% и 45,6% соответственно. Наименьший удельный вес приходится на автотранспорт и воздушный транспорт, соответственно 7,7% и 0,1%. Структура грузооборота в 2019 г. в сравнении с 2010 г. изменилась в сторону увеличения железнодорожного (на 2,2 п.п.) и автомобильного транспорта (на 1,9 п.п.) и уменьшения трудопроводного транспорта на (4,1 п.п.), доля авиатранспорта остается неизменной (рис. 6).

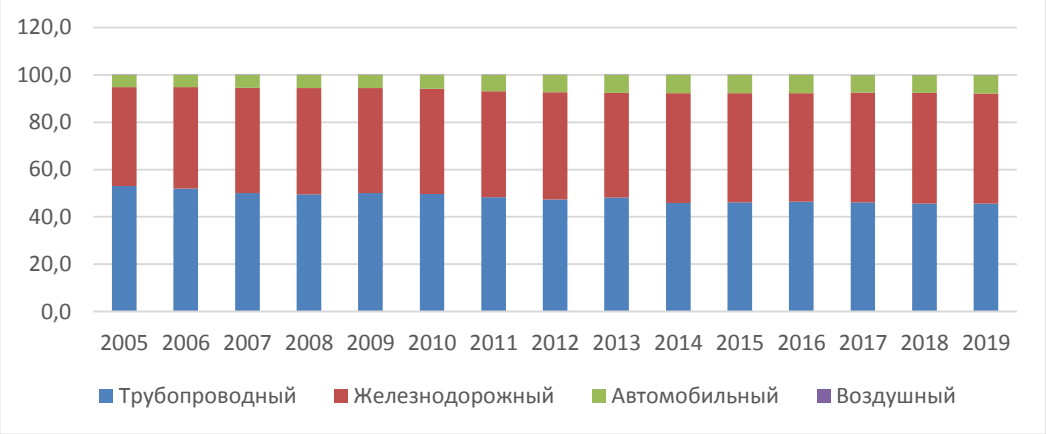


Рис. 6. **Структура грузооборота ЕАЭС по видам транспорта, %**

Объемы перевозки пассажиров на всех видах транспорта ЕАЭС в 2019 г. составили в целом 38458 млн чел., что 11,1% меньше чем в 2005 г., примерно равно значению 2010 г. и меньше на 12,7%, чем в 2018 г. (табл. 3).

Таблица 3

Перевозки пассажиров на всех видах транспорта ЕАЭС, млн чел.
[http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx]

Год	ЕАЭС	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2005	43 242,1	204,8	2540,3	9924,0	445,0	30 128,0
2006	40 431,3	245,8	2492,0	10 592,8	453,6	26 647,0
2007	39 770,3	251,8	2572,6	11 160,1	470,7	25 315,0
2008	39 312,7	247,6	2278,4	11 325,4	504,3	24 957,0
2009	37 661,2	249,3	2209,7	11 806,5	545,7	22 850,0
2010	38 431,8	251,6	2395,8	13 186,5	532,9	22 065,0
2011	41 816,1	249,8	2438,5	16 647,2	566,6	21 914,0
2012	43 159,4	248,5	2453,2	18 484,6	603,1	21 370,0
2013	42 967,8	241,3	2451,2	20 004,3	619,0	19 652,0
2014	43 959,3	225,8	2255,4	21 281,2	638,6	19 558,3
2015	43 917,0	208,7	2094,0	21 839,1	653,1	19 122,1
2016	43 928,3	206,1	2017,0	22 332,8	682,2	18 690,3
2017	44 104,9	200,2	1967,4	22 744,7	709,9	18 482,7
2018	44 053,4	186,0	1979,2	23 013,0	731,6	18 143,6
2019	38 458,0	194,0	1969,5	23 832,1	756,6	11 705,8

Это произошло за счет уменьшения объемов пассажирских перевозок преимущественно в России и Беларуси. Из всех пяти стран выделяется Казахстан, который нарастил объем перевозок в 2019 г. в сравнении с 2005 г. в 1,4 раза, с 2010 г. на 80,7%. Значительного увеличения при небольшом объеме пассажироперевозок достиг Кыргызстан, в 2019 г. в сравнении с 2005 г. значение увеличилось на 64,4%, в сравнении с 2015 г. на 12%. Необходимо отметить, что наибольшая доля в объеме перевозок пассажиров приходится в 2019 г. на Казахстан более 60% (табл. 3).

Пассажирооборот стран — членов ЕАЭС в 2019 г. составляет 909 млрд пассажиро-километров, что превышает уровень 2005 г. на 47,9%, 2010 г. на 36%, 2015 г. на 11%, однако незначительно меньше уровня 2018 г. (0,8%) (табл. 4). В страновом разрезе описанные выше тенденции наблюдалось за все вышеназванные периоды по всем станам ЕАЭС, кроме России. Снижение в 2019 г. в России пассажирооборота привело к уменьшению общего показателя по ЕАЭС. Наибольший удельный вес за весь рассматриваемый период по пассажирообороту приходится на Россию и Казахстан. Причем удельный вес грузооборота в структуре у России снизился в 2019 г. в сравнении с 2010 г. с 72,4% до 62,8%, у Казахстана наоборот повысился с 22,3% до 32,5% (табл. 4).

Таблица 4

Пассажирооборот стран — членов ЕАЭС, млрд пассажиро-километров
[http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx]

Год	ЕАЭС	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2005	614,8	3,2	24,4	107,6	6,3	473,3
2006	629,5	3,5	24,1	118,8	6,5	476,5
2007	656,4	3,8	23,9	124,4	7,0	497,3
2008	672,9	4,0	21,7	127,5	7,5	512,2
2009	626,6	3,8	19,9	130,8	7,8	464,2
2010	668,6	3,9	23,5	149,1	8,1	484,0
2011	727,9	3,6	23,7	188,9	8,9	502,8
2012	784,0	3,5	25,3	213,0	9,6	532,6
2013	822,8	2,9	26,6	235,7	10,4	547,2
2014	842,1	3,0	25,1	247,0	10,8	556,2
2015	818,9	2,5	24,1	251,3	11,0	530,1
2016	824,9	2,6	24,4	266,8	11,3	519,8
2017	873,6	2,7	24,9	273,2	12,3	560,6
2018	916,6	2,5	25,8	281,5	12,5	594,4
2019	909,0	2,7	27,2	295,2	13,1	570,6

Таким образом, проведенный анализ свидетельствует о том, что за период функционирования ЕАЭС показатели по использованию грузового транспорта улучшились. Так, объем грузоперевозок и грузооборота в 2019

г. в сравнении с 2005, 2010 и 2015 гг. увеличились как в целом по ЕАЭС, так и по отдельным странам — участникам Союза. Объемы перевозки пассажиров на всех видах транспорта ЕАЭС снизились за счет снижения показателя у России и Беларуси. В то же время снижение общего объема по ЕАЭС стало не столь значительным за счет роста этого показателя у Казахстана. Пассажирооборот стран — членов ЕАЭС увеличился как в целом, так и по всем странам, кроме России, относительно уровня 2018 г. Наибольший объем грузоперевозок приходится на автомобильный транспорт — более 70%, а грузооборота на железнодорожном и трубопроводном транспорте 46,6% и 45,6% соответственно. Наибольшую долю по объему грузоперевозок и грузообороту занимает Россия, более 63% и 88%, и Казахстан более 32% и 9% соответственно. Наибольшая доля в объеме перевозок пассажиров приходится в 2019 г. на Казахстан — более 60%, а пассажирооборота — на Россию и Казахстан — более 62% и 32% соответственно. Сфера транспорта ЕАЭС и отдельных стран — членов ЕАЭС чувствительны к кризисным явлениям в экономике, однако реализация обшей политики и построение общего транспортного пространства ЕАЭС позволяет смягчать их влияние.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.97

© Афанасьева Ольга Романовна
— доктор юридических наук, доцент, профессор
кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
afanasevaor@yandex.ru

© Афанасьев Павел Борисович
— старший преподаватель кафедры «Уголовное право,
уголовный процесс и криминалистика» Юридического
института Российского университета транспорта (МИИТ)
afanasevpb@mail.ru

Состояние и динамика насильственных преступлений, совершаемых на объектах транспорта

Аннотация. Преступность на объектах транспорта рассматривается как самостоятельная часть преступности Российской Федерации, поскольку ей присущи особые характеристики и тенденции развития ввиду не только особенностей объектов посягательства, лиц, их совершающих, но и места совершения преступления, проблем их выявления, специфики осуществления профилактической деятельности, особенностей структуры и деятельности территориальных подразделений правоохранительных органов на транспорте и т.д. Статья посвящена характеристике состояния, динамики и тенденций развития современной насильственной преступности на объектах транспорта. В этих целях в качестве объекта исследования определены индексные насильственные преступления (ст. 105—107, 111, 112, 115, 116, 119, 126, 127, 131 УК РФ), бесспорно относящиеся учеными-криминологами к числу насильственных и предопределяющие динамику всей насильственной преступности, совершаемой на объектах транспорта. Временной период исследования (с 2016 по 2019 г.) предопределен не только необходимой глубиной ретроспективного анализа, но и качеством информационного обеспечения и изменениями структуры отчетов о состоянии преступности на объектах транспорта, предопределяющими сопоставимость статистических данных. Авторы в статье раскрывают состояние преступности посредством анализа абсолютных показателей регистрируемой части насильственной

преступности, определения удельного веса насильственной преступности на объектах транспорта в структуре транспортной преступности в целом, а также насильственной преступности, зарегистрированной в Российской Федерации за период с 2016 по 2019 г. В статье представлены динамика числа лиц, выявленных за совершение анализируемого вида преступности, а также результаты изучения структуры насильственной преступности на транспорте и географии транспортной насильственной преступности. В заключении отмечены основные современные тенденции изменения насильственной преступности на транспорте и представлены прогнозные оценки ее дальнейшего развития.

Ключевые слова: транспортная безопасность; насильственная преступность; убийство; умышленное причинение тяжкого вреда здоровью; изнасилование; состояние преступности.

© Olga R. Afanasieva
— Doctor of Law, docent, professor of the department
'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Pavel B. Afanasiev
— senior lecturer of the department 'Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

The state and dynamics of violent crimes committed on transport facilities

Abstract. Crime committed on transport facilities is considered as an independent part of the crime of the Russian Federation, since it has special characteristics and development trends due to not only the characteristics of the encroachment objects and the persons committing them, but also the crime scenes, the problems of their investigation, the specifics of the preventive measures, structural features and activities of regional divisions of law enforcement agencies in transport, etc. The current paper has considered the characteristics of the state, dynamics and development trends of modern violent crime committed on transport facilities. For these purposes the objects of research were the index violent crimes (Articles 105-107, 111, 112, 115, 116, 119, 126, 127, 131 of the Criminal Code of the Russian Federation), which are undoubtedly classified by criminologists as violent and predetermining the dynamics of all violent crime committed on transport facilities. The time period of the study (from 2016 to 2019) has been predetermined not only by the required depth of retrospective analysis, but also by the quality of information

support and changes in the structure of reports on the state of crime on transport facilities, which predetermine the comparability of statistical data. The authors of the paper have revealed the state of crime by analyzing the absolute indicators of the registered part of violent crime, determining the proportion of violent crime committed on transport facilities in the structure of transport crime in general, as well as violent crime registered in the Russian Federation for the period from 2016 to 2019. The paper has presented the dynamics of the number of persons identified for committing the analyzed type of crime, as well as the study results of the structure of violent crime on transport facilities and the geography of transport violent crime. In the conclusion, there have been presented the main modern trends in the change in violent crime on transport and the forecasts of its further development.

Keywords: transport security; violent crime; murder; intentional grievous harm to health; rape; a state of crime.

Организация и формирование правоохранительными органами основных направлений государственной политики в сфере противодействия преступности, охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта предполагают в том числе учет и анализ состояния защищенности жизни и здоровья граждан на объектах транспорта, осуществляемого посредством изучения официальных статистических данных, отражающих состояние и динамику насильственной преступности в России на объектах транспорта.

В целях определения основных закономерностей и тенденций развития насильственной преступности на объектах транспорта следует отметить, что в криминологической науке отсутствует единство мнений по поводу перечня преступлений, относящихся к числу исключительно насильственных. В связи с этим представляется возможным к числу насильственных преступлений и, соответственно, предмету нашего исследования отнести, во-первых, преступления, которые бесспорно относятся к таковым, во-вторых, преступления, по которым представлена статистическая информация в доступных статистических отчетах ФКУ «ГИАЦ МВД России», позволяющая проследить динамику их развития. Руководствуясь данными критериями, к числу насильственных преступлений будут отнесены убийство, умышленное причинение тяжкого вреда здоровью, умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью, умышленное причинение легкого вреда здоровью, побои, похищение человека, незаконное лишение свободы и изнасилование, являющиеся «индексными» преступлениями, отражающими тенденцию развития насильственной преступности на объектах транспорта.

Согласно статистическим данным ФКУ «ГИАЦ МВД России» за период с 2016 по 2019 г. в Российской Федерации отмечается ежегодное снижение

абсолютных показателей регистрируемой части насильственной преступности, совершаемой на объектах транспорта.

В 2019 г. было зарегистрировано 436 насильственных преступлений, что ниже значения 2018 г. на 11% и ниже показателя 2016 г. на 16%. В 2019 г. также отмечается снижение значения удельного веса насильственных преступлений, совершаемых на объектах транспорта, в структуре всех преступлений, совершаемых на объектах транспорта. В 2019 г. он составил 1,21%, в то время как в 2016 г. он был равен 1,41%. Однако в 2019 г. отмечается рост удельного веса анализируемых преступлений в числе зарегистрированных в Российской Федерации всех насильственных преступлений. Так, анализируемая нами часть преступности в 2019 г. составила 0,26%, в то время как в 2016 г. ее значение равнялось 0,19%, что вызывает обеспокоенность относительно негативной качественной динамики насильственной преступности и предопределяет необходимость дальнейшего мониторинга криминальной ситуации на объектах транспорта (табл. 1).

Таблица 1

Динамика показателей насильственной преступности, совершаемой на объектах транспорта в 2016—2019 гг.

Показатели	2016	2017	2018	2019
Зарегистрировано насильственных преступлений, совершаемых на объектах транспорта	524	492	494	436
Всего зарегистрировано преступлений на объектах транспорта	37 181	38 647	38 605	36 153
Доля насильственных преступлений, совершенных на объектах транспорта, в структуре всех зарегистрированных преступлений, совершенных на объектах транспорта	1,41	1,27	1,28	1,21
Всего зарегистрировано насильственных преступлений в Российской Федерации	273 500	190 694	181 122	169 172
Доля насильственных преступлений, совершенных на объектах транспорта в структуре всех зарегистрированных насильственных преступлений в Российской Федерации	1,41	1,27	1,28	1,21

Выявлено лиц, совершивших насильственные преступления на объектах транспорта	380	353	312	306

За совершение насильственных преступлений в 2019 г. было выявлено 306 лиц, совершивших насильственные преступления на объектах транспорта, что на 1,92% меньше, чем в 2018 г. и на 19, 47% ниже значения показателя 2016 г., что связывается как со снижением количества зарегистрированных насильственных преступлений на объектах транспорта, так и организационно-штатными изменениями органов внутренних дел РФ, связанными с сокращением сотрудников транспортной полиции, осуществляющими профилактику, выявление и пресечение преступности на объектах транспорта.

Оценивая территориальное распределение, т.е. географию насильственной преступности на объектах транспорта, следует отметить, что, к сожалению, специфика регистрационного учета преступлений, совершаемых на объектах транспорта, обоснованная особенностями места совершения транспортных преступлений, их выявления и территорией обслуживания правоохранительных органов на транспорте, не позволяют осуществить исследование уровня насильственной преступности и криминальной активности населения, т.е. анализ по относительным количественным показателям преступности, позволяющим проводить объективное сравнительное исследование преступности в отдельных регионах страны независимо от количества и плотности населения, проживаемого на территории отдельных субъектов РФ. В свою очередь, имеющиеся абсолютные показатели не позволяют объективно оценить криминальную ситуацию на отдельных объектах транспорта, в связи с этим ввиду отсутствия иных криминологических показателей возьмем за основу существующие абсолютные данные официальной уголовной статистики [2, с. 30—32].

Так, согласно статистическим данным наибольшее количество насильственных преступлений, совершенных на объектах транспорта, было зарегистрировано на территории обслуживания Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу (166 насильственных преступлений), наименьшее — Забайкальское линейное управление МВД России (5 насильственных преступлений).

Рост количества зарегистрированных насильственных преступлений, совершенных на объектах транспорта, отмечается на объектах оперативного обслуживания: Восточно-Сибирского линейного управления МВД России (+45,45%), Управления на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу (+9,83%), Управления на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу (+5,55%), на остальных зафиксировано снижение анализируемого показателя.

Таблица 2

Количество зарегистрированных насильственных преступлений на объектах транспорта (2016—2019 гг.)

Территориальные органы внутренних дел на транспорте	2016	2017	2018	2019
Восточно-Сибирское линейное управление МВД России	10	14	11	16
Забайкальское линейное управление МВД России	3	7	7	5
Управление на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу	203	140	182	166
Управление на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу	67	66	61	67
Управление на транспорте МВД России по Южному федеральному округу	12	7	14	8
Управление на транспорте МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу	26	56	53	34
Управление на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу	51	43	36	38
Управление на транспорте МВД России по Уральскому федеральному округу	56	60	38	36
Управление на транспорте МВД России по Сибирскому федеральному округу	64	67	50	31
Управление на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу	32	34	42	30
Транспорт России	524	492	494	436
Всего по России	37 181	38 647	38 605	36 153

Анализ структуры насильственной преступности на объектах транспорта позволил установить, что «статистическое лицо» исследуемой группы посягательств составляют преступления, связанные с причинением вреда здоровью различной степени тяжести и посягательствами на телесную неприкосновенность человека. Изменение структуры преступности, как правило, связывается с изменением уголовного законодательства, в том числе частичной декриминализацией побоев (см. табл. 3, рис. 1).

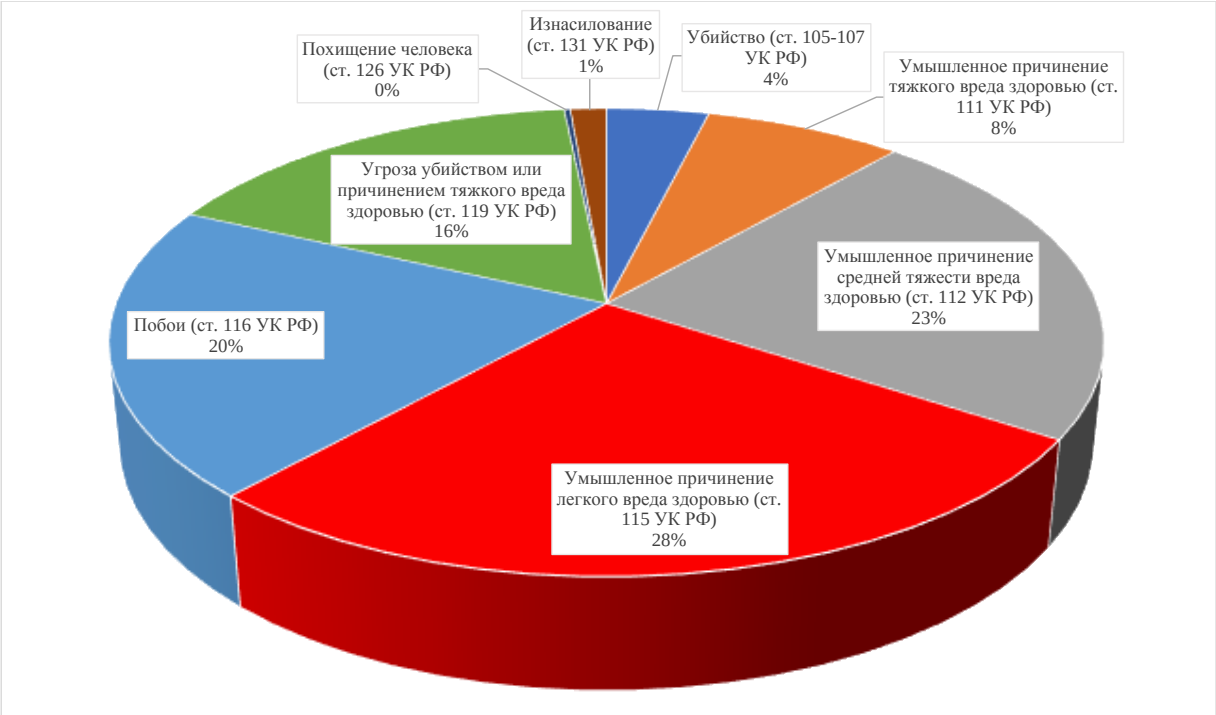


Рис. 1. **Структура насильственной преступности на объектах транспорта в 2019 г.**

Таблица 3

Динамика отдельных видов насильственных преступлений, совершаемых на объектах транспорта, в 2016-2019 гг.

Вид преступления	Показатели	2009	2010	2011	2012	2013
Убийство (ст. 105—107 УК РФ)	Абсолютное значение	25	17	27	17	25
	Доля	4,8	3,5	5,5	3,9	4,8
Умышленное причинение тяжкого вреда здоровью (ст. 111 УК РФ)	Абсолютное значение	50	37	37	33	50
	Доля	9,5	7,5	7,5	7,6	9,5
Умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью (ст. 112 УК РФ)	Абсолютное значение	65	82	104	99	65
	Доля	12,4	16,7	21,1	22,7	12,4
Умышленное причинение легкого вреда здоровью (ст. 115 УК РФ)	Абсолютное значение	129	127	128	120	129
	Доля	24,6	25,8	25,9	27,5	24,6
Побои (ст. 116 УК РФ)	Абсолютное значение	159	94	93	88	159
	Доля	30,3	19,1	18,8	20,2	30,3
Угроза убийством или причинением тяжкого вреда здоровью (ст. 119 УК РФ)	Абсолютное значение	89	126	96	72	89
	Доля	17,0	25,6	19,4	16,5	17,0
Похищение человека (ст. 126 УК РФ)	Абсолютное значение	3	1	2	1	3
	Доля	0,6	0,2	0,4	0,2	0,6

Незаконное лишение свободы (ст. 127 УК РФ)	Абсолютное значение	1		2	0	1
	Доля	0,2	0,0	0,4	0,0	0,2
Изнасилование (ст. 131 УК РФ)	Абсолютное значение	3	8	5	6	3
	Доля	0,6	1,6	1,0	1,4	0,6

Таким образом, анализ официальных статистических данных и результатов отдельных научных исследований позволяет заключить, что состояние криминальной ситуации на объектах транспорта не улучшается. Снижение же регистрируемых показателей преступности связывается не только с повышением результативности профилактической деятельности уполномоченных субъектов, но и с увеличением латентной части насильственной преступности, в том числе ввиду организационно-штатных преобразований правоохранительных органов на объектах транспорта и изменений действующего уголовного законодательства. Более того, в сложившихся кризисных условиях, сопровождающихся обострением социально-экономических противоречий, в том числе увеличением безработицы, социальных конфликтов, снижением уровня жизни населения, нарастанием недовольства условиями и качеством жизни граждан, возможно прогнозировать ухудшение показателей насильственной преступности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры [1].

Литература

1. Афанасьева, О. Р. Методическое обеспечение анализа и прогноза преступности на объектах транспорта Российской Федерации / О. Р. Афанасьева, М. В. Гончарова // Научный портал МВД России. — 2016. — № 3 (35). — С. 32—37.

2. Борисов, А. В. Криминологическая профилактика транспортной преступности // Вестник Академии права и управления. — 2019. — № 2 (55). — С. 30—34.

References

1. Afanas'yeva, O. R. Metodicheskoye obespecheniye analiza i prognoza prestupnosti na ob"yektakh transporta Rossiyskoy Federatsii [Methodological support of the analysis and forecasting of crime at transport facilities of the Russian Federation] / O. R. Afanas'yeva, M. V. Goncharova // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2016. — № 3 (35). — S. 32—37.

2. Borisov, A. V. Kriminologicheskaya profilaktika transportnoy prestupnosti [Criminological prevention of transport crime] // Vestnik Akademii prava i upravleniya. — 2019. — № 2 (55). — S. 30—34.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.9

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

Цифровая характеристика состояния и структуры преступности на транспорте в период режима самоизоляции

Аннотация. Для оценки влияния условий режима самоизоляции на криминогенную обстановку в статье представлен статистический анализ характеристик транспортной преступности в Российской Федерации во втором квартале 2020 г. Проведенные исследования позволили заключить, что режим ограничений на передвижение граждан по стране и миру способствовал снижению преступной активности и тем самым привел к уменьшению числа зарегистрированных преступлений на транспорте. Но при этом качественная структура карты преступлений осталась прежней. В условиях пандемии возросла активность киберпреступников, в том числе из-за перехода организаций на удаленный формат работы. В статье автор рассмотрел примеры успешных атак на информационные ресурсы транспортных компаний.

Ключевые слова: режим самоизоляции; преступность на транспорте; структура преступности на транспорте; виды транспортной преступности.

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

Digital characteristics of the condition and structure of transport crimes during the period of self-isolation

Abstract. To assess the effect of the self-isolation regime on the criminality, the current paper has presented a statistical analysis of the characteristics of transport crimes in the Russian Federation in the second quarter of 2020. The conducted study has led to the conclusion that the restrictions on the movement of citizens around the country and the world contributed to a decrease in criminal activities and thereby reduced the number of registered crimes in transport. However, the qualitative structure of the crime map remained the same. In the pandemic situation, the activity of cybercriminals has increased, because of the transition of organizations to a telecommuting. In the current paper the author has considered the examples of successful attacks on the information resources of transport companies.

Keywords: self-isolation; transport crimes; structure of transport crimes; types of transport crimes.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) только 11 марта 2020 г. вспышку коронавирусной инфекции COVID-19 объявила пандемией, но еще в январе текущего года Российская Федерация с целью профилактики распространения данного заболевания на своей территории стала закрывать границы, ограничив передвижения через пункты пропуска с Китайской Народной Республикой [распоряжение Правительства РФ от 30 января 2020 г. № 140-р «О временном ограничении движения через пункты пропуска на отдельных участках государственной границы Российской Федерации с Китайской Народной Республикой»]. Росавиация с 22 марта 2020 г. значительно сократила число полетов во все страны мира, а 30 марта было ограничено движение через все пункты пропуска на государственной границе РФ [распоряжение Правительства РФ от 27 марта 2020 г. № 763-р «О временном ограничении движения через автомобильные, железнодорожные, пешеходные, речные и смешанные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также через сухопутный участок российско-белорусской государственной границы»].

К 31 марта 2020 г. в 26 регионах Российской Федерации были введены ограничительные меры на передвижение их жителей. За исключением острой необходимости, гражданам запрещалось покидать свои квартиры (дома), а работа многих организаций, в том числе образовательных, была переведена на удаленный формат. В это же время многие субъекты ввели ограничения на въезд из других регионов страны, таким образом нагрузка на транспортную систему снизилась в разы.

Следствием введения ограничительных мер на передвижение по стране и миру стало улучшение криминалистической обстановки на объектах транспортной инфраструктуры [1; 2]. Как и следовало ожидать, в период режима самоизоляции общее число преступлений на транспорте снизилось: с апреля по июнь 2020 г. было зарегистрировано 7936

преступлений, что на 18,6% меньше, чем в аналогичном календарном периоде 2019 г. (рис. 1). Наибольшее снижение темпа роста транспортной преступности было зафиксировано в апреле 2020 г. (–29,1% к 2019 г.), именно этот месяц был наиболее «жестким» по соблюдению карантинных мер.

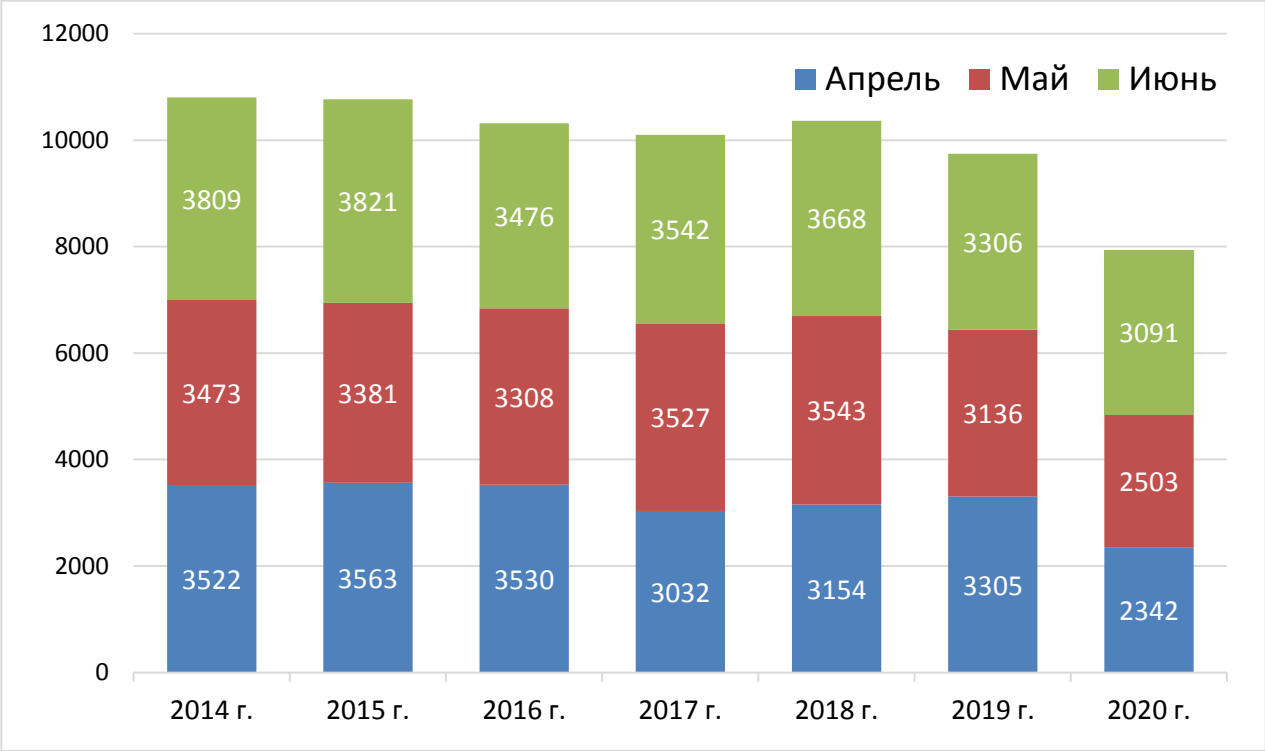


Рис. 1. **Динамика преступности на транспорте в России за апрель, май и июнь в период с 2014 по 2020 г.**

Следует отметить, что в апреле и мае 2020 г. зарегистрировано уменьшение числа транспортных преступлений всех категорий по сравнению с 2019 г. (рис. 2). В июне же произошло увеличение числа преступлений «небольшой тяжести» на 7,8%. При этом доля преступлений экономический направленности выросла с 13,7% в апреле до 17,1% в июне и превзошла показатель 2019 г. [3]. Режим самоизоляции не повлиял на долю краж (около 30%) в общем числе зарегистрированных преступлений на транспорте.

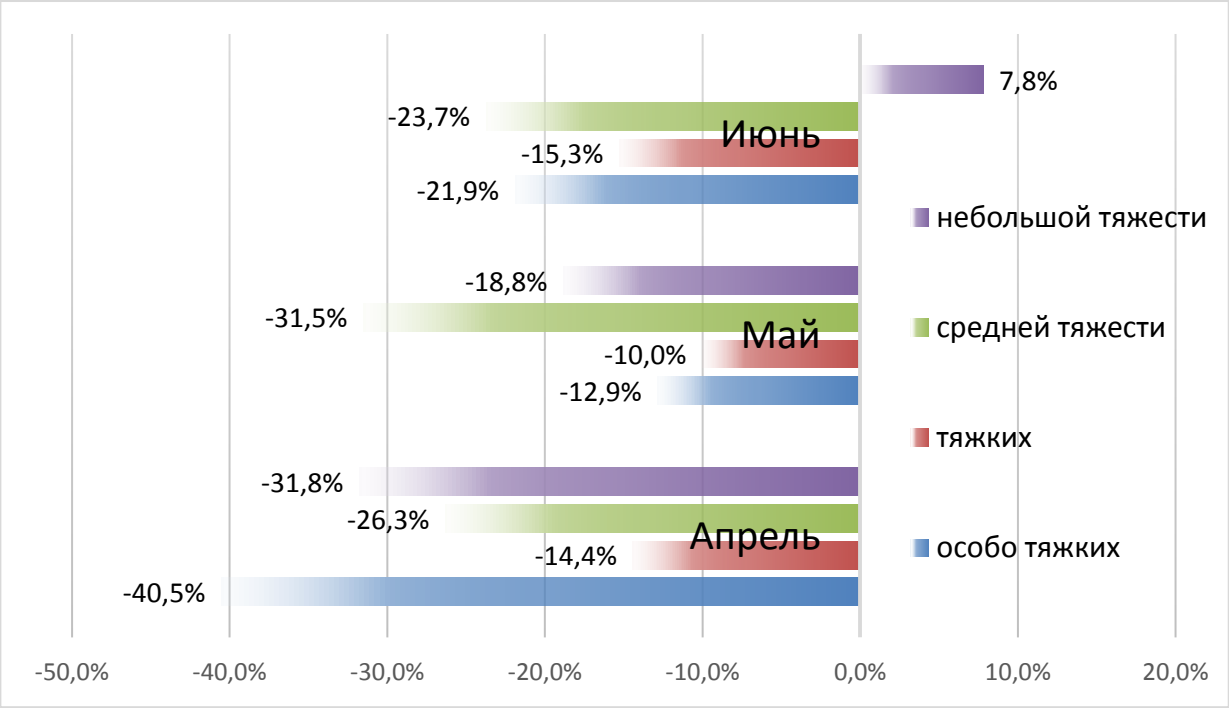


Рис. 2. **Темп прироста преступлений на транспорте по категориям за апрель—июнь 2020 г. (базис — 2019 г.)**

Статистические исследования в области транспортной преступности, проводимые автором с 2014 г., позволили сделать вывод, что преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов составляют 24—28% от годовых значений. Данная тенденция сохранилась и в период режима самоизоляции (рис. 3).

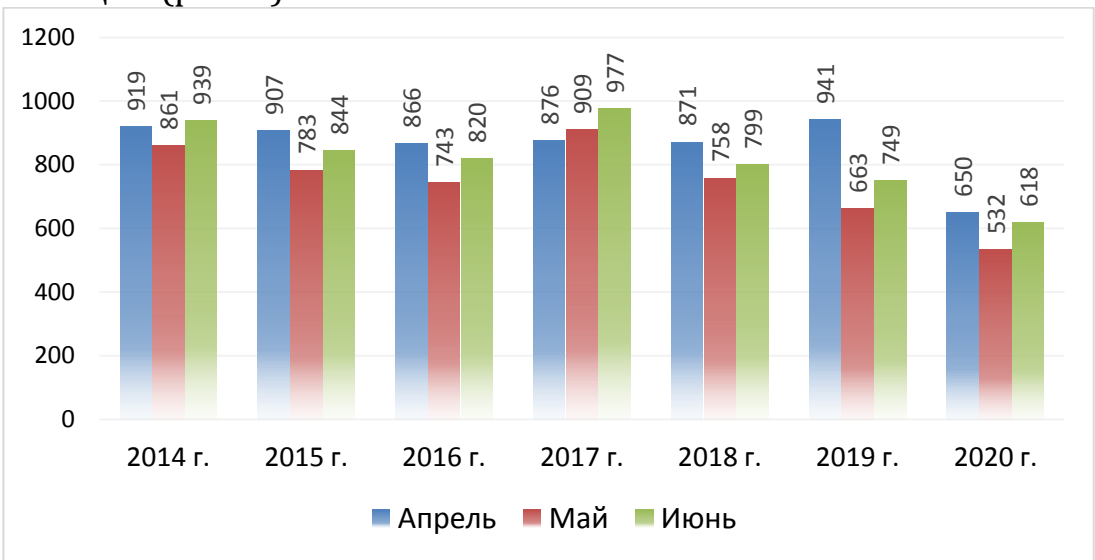


Рис. 3. **Динамика преступлений на транспорте, связанных с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов в России**

Ограничительные меры в России были введены по примеру не только Китая, но и европейских стран, в которых также изменилась криминогенная обстановка. Например, в Боснии, где угон автомобилей

является одним из основных видов преступлений, потенциальные воры были обеспокоены тем, что им стало труднее совершать деяния из-за резко уменьшающегося трафика на дорогах и людей на улицах. В Италии же сотрудникам полиции удалось задержать босса мафии Чезаре Антонио Корди, который нарушил ограничения на свободу передвижения и тем самым дал причину к своему аресту.

Внедрение цифровых технологий на объектах транспортной инфраструктуры привело к появлению новых уязвимостей, которые успешно используют онлайн-преступники. Во втором квартале 2020 г. были зарегистрированы инциденты информационной безопасности в транспортных компаниях по всему миру. Например, издание *The Register* 10 апреля 2020 г. сообщило, что с помощью вируса-вымогателя *DoppelPaymer* для *Windows* был успешно атакован промышленный подрядчик *Visser Precision*. Конфиденциальные документы клиентов данной компании, в частности *Tesla, Lockheed Martin, Boeing* и *SpaceX*, были размещены злоумышленниками в открытом доступе в сети Интернет, так как *Visser Precision* не смогла выкупить дешифратор зараженных файлов.

Неоднократно фиксировались утечки персональных данных из транспортных информационных систем. Так, мае 2020 г. злоумышленники получили доступ к информации о путешествиях 9 млн клиентов британской авиакомпании *EasyJet*.

Японский автопроизводитель *Honda* в июне 2020 г. заявил, что была совершена кибератака на сети промышленных систем управления, из-за которой возникли проблемы с доступом к внутренним серверам. Компания подтвердила, что работа на британском заводе была приостановлена наряду с приостановкой других операций в Северной Америке, Турции, Италии и Японии. Не известно, как злоумышленники проникли в компьютерную систему *Honda*, но исследования показывают, что все более распространенными становятся атаки с использованием информации о *Covid*-19, чтобы обманным путем заставить пользователей информационных систем загружать на свои рабочие компьютеры документы, зараженные вредоносным программным обеспечением.

Анализ цифровых характеристик состояния транспортной преступности является одним из направлений оценки безопасности. Результаты исследований статистических данных позволяют сделать вывод, что режим ограничений на передвижение граждан способствовал снижению преступной активности и тем самым привел к уменьшению числа преступлений. Но вместе с тем возросла активность киберпреступников, использующих вредоносное программное обеспечение вместе с социальной инженерией для получения прежде всего финансовой выгоды.

Эксперты считают, что положительный эффект от введенных ограничительных мер является краткосрочным, и незаконная деятельность быстро восстановится, тем более преступные сообщества

могут использовать *Covid*-19 как окно для расширения масштабов своей незаконной деятельности.

Литература

1. Суденко, В. Е. Специальные знания следователя, необходимые при доказывании по транспортным преступлениям // Военное право. 2020. — № 3(61). — С. 297—307.
2. Борисов, А. В. Криминологическая профилактика транспортной преступности // Вестник Академии права и управления. 2019. — № 2 (55). — С. 30—34.
3. Груздева, Л. М. Транспортная преступность в России 2019 — 2020 гг.: тенденции и прогнозы // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и Право. — 2020. — № 3. — С. 150—153.

References

1. Sudenko, V. Ye. Spetsial'nyye znaniya sledovatelya, neobkhodimyye pri dokazyvanii po transportnym prestupleniyam [Special knowledge of the investigator required for proving transport crimes] // Voyennoye pravo. 2020. — № 3(61). — S. 297—307.
2. Borisov, A. V. Kriminologicheskaya profilaktika transportnoy prestupnosti [Criminological prevention of transport crime] // Vestnik Akademii prava i upravleniya. 2019. — № 2 (55). — S. 30—34.
3. Gruzdeva, L. M. Transportnaya prestupnost' v Rossii 2019—2020 gg.: tendentsii i prognozy [Transport crime in Russia 2019 - 2020: trends and forecasts] // Sovremennaya nauka: aktual'nyye problemy teorii i praktiki. Seriya: Ekonomika i Pravo. — 2020. — № 3. — S. 150—153.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.98 (347.948.2)

© Киселевич Игорь Валентинович
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
riss2862@mail.ru

Выявление факта мошенничества при установлении контактного взаимодействия транспортных средств

Аннотация. В статье раскрывается алгоритм осмотра транспортных средств при дорожно-транспортных происшествиях, а также на практическом примере показано, как транспортно-трасологическое исследование контактного взаимодействия транспортных средств помогает выявлять факты «мнимых» или подставных дорожно-транспортных происшествий. Цель статьи — показать, как механизм контактного взаимодействия способствует выявлению факта мошеннического ДТП.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; механизм следообразования; транспортно-трасологическая экспертиза; транспортное средство; осмотр места происшествия

© Igor V. Kisilevich
— Candidate of Law, associate professor of the department
‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Identification of a fraudulence when establishing contact interaction of vehicles

Abstract. The current paper has presented an algorithm for inspecting vehicles in road traffic accidents, and has also shown on practical examples how a transport and trace study of the contact interaction of vehicles could help to find the facts of dummy, false or fake road accidents. The purpose of the paper is to show the ability of the mechanism of contact interaction to identify the fact of a fraudulent accident.

Keywords: road traffic accident; mechanism of trace formation; transport and trace expertise; vehicle; crime scene inspection.

По данным ГИБДД за первую половину 2020 г. в России произошло 39 192 дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) [http://stat.gibdd.ru/].

Примерно 27% от общего количества ДТП составляют так называемые «фальшивые» или мошеннические ДТП.

Страховые компании предоставляют автовладельцам возможность компенсирования ущерба, причиненного третьим лицом в ДТП. Это стало причиной появления такого нового вида мошенничества на дороге, как инсценировка ДТП.

Под *инсценировкой дорожно-транспортного происшествия* подразумевают имитацию непредумышленного или умышленного столкновения транспортных средств, наезда на пешехода в целях извлечения лицом, проводящим инсценировку, материальной выгоды либо с целью сокрытия преступления [1].

Подставное ДТП организуется с целью получения компенсации от страховой компании. Делается это при наличии повреждений на автомобиле, устранить которые планируется за счет полиса ОСАГО. Схема действует следующим образом: владелец автомобиля покупает страховку, затем происходит инсценировка ДТП, после чего страховая выплачивает материальный ущерб.

Сделать это в одиночку довольно трудно, поэтому зачастую помощь оказывают заинтересованные лица в страховой или оценочной компании. Полис оформляется на автомобиль, у которого уже есть повреждения, но в документах указывается, что машина полностью цела. Далее происходит инсценировка ДТП и получение компенсации не только за полученные повреждения, но и за царапины, которые уже были на автомобиле до аварии.

Подставные ДТП — это возможность мошенникам получить деньги на ремонт автомобиля, пострадавшего в других авариях. И в большинстве случаев эта схема работает на практике, поэтому около 15% выплат в страховых компаниях производятся мошенникам.

Подставные аварии имеют свои особенности. Так, например подстава «Сбитый пешеход» — это когда мошенник дожидается, пока водитель пропустит пешеходов и в момент, когда автомобиль начнет движение — он падает под колеса. Со стороны это действительно может выглядеть как настоящее ДТП. Тут же находятся свидетели происшествия — сообщники, которые в один голос начинают убеждать растерянного водителя в его виновности. «Потерпевший», пользуясь смятением автомобилиста, предлагает тут же урегулировать проблему при помощи денег. Жертвами подобных «разводов» чаще становятся владельцы дорогих автомобилей.

Подставщики заранее выбирают двор, в котором разъезд транспорта затруднен, размещают в этом дворе автомобиль с заранее поврежденными элементами кузова (царапины, вмятины, сколы и т.д.)

Когда водитель пытается разминуться с подставной машиной, в ее сторону летит предмет, имитирующий звук столкновения. Мошенник обычно работает не один. Пока «потерпевший» начинает предъявлять претензии и предлагает решить вопрос на месте без вызова дорожно-патрульной службы (далее — ДПС), его соучастник наждачной бумагой или другим способом царапает автомобиль жертвы подставщиков.

На многополосных дорогах практикуются ДТП при перестроениях. Злоумышленники выбирают жертву, и некоторое время едут за ней. Они дожидаются, когда автомобиль начнет перестраиваться вправо, и в этот момент бросают в его сторону какой-либо тяжелый предмет. На подставной машине заранее повреждают элементы кузова (оставляют царапины, вмятины, сколы и т.д.). После этого мошенники догоняют водителя и начинают запугивать его вызовом ДПС.

Согласно ст. 12.27 КоАП РФ «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием» тому, кто покинул место ДТП, грозит наказание в виде лишения права управления транспортным средством. Растерявшиеся автомобилисты часто предпочитают заплатить требуемую сумму, чтобы избежать проблем.

Бороться с мошенниками страховым компаниям очень трудно. Им не хватает информации. По мнению начальника сектора профилактики страховых мошенничеств компании «Ингосстрах» Сергея Карлса, поставить надежный заслон на пути мошенников невозможно без следующих мероприятий:

— единая информационная база ГИБДД по зарегистрированным ДТП и предоставление страховщикам права пользоваться этой базой;

— единая информационная база страховщиков о заявленных страховых случаях;

— наличие права у страховщиков проводить собственные расследования.

В настоящий момент таких информационных баз, стандартов и прав у страховщиков нет [https://iz.ru/news/292812].

Выявить факты таких мошеннических действий можно при помощи изучения следов на транспортных средствах, оставленных после ДТП.

Механизм следового взаимодействия, который возможно познать только благодаря знаниям динамики ДТП, устанавливает особенности эксплуатации и функциональные особенности транспортных средств. При контакте транспортного средства с другим объектом сформировывается наибольшая часть следов как на дорожном покрытии, так и на транспортных средствах и предметах окружающей обстановки.

Следы контакта транспортных средств считаются значимым источником сведений об обстоятельствах ДТП, согласно которым

возможно воспроизвести не только процесс конкретного взаимодействия автомобиля с иным транспортным средством или различными препятствиями, но и механизм ДТП в целом.

При осмотре транспортных средств все повреждения автомобиля необходимо разделить на зоны. Эти зоны могут быть выбраны исходя из места их расположения, характера повреждений, направления образования и т.д. Такое разделение позволит в дальнейшем установить порядок образования зон повреждений и затем соотнести их с этапами механизма ДТП [2, стр. 26].

В случае, когда источником следовой информации является только исследуемое транспортное средство, вывод о причинной связи первичных повреждений с событием происшествия основывается на анализе соответствия имеющихся повреждений, отраженных в фото- и видеоматериалах, фабуле происшествия.

В таких случаях сравнение производится между установленным по первичным следам механизмом следообразования и заявленными обстоятельствами. При этом происходит анализ вида повреждений, их расположение по высоте и направлению действия силы деформации.

Если на транспортных средствах обнаруживаются повреждения, разные по характеру и направлению, то констатируют, что эти повреждения образованы не одномоментно, и следовательно механизм ДТП не соответствует заявленным обстоятельствам.

В качестве примера успешного разоблачения одного из приведенного выше вида мошенничества, обратимся к материалам гражданского дела № 2-5837/2019 по иску гражданина А. к Российскому союзу автостраховщиков (РСА) о взыскании компенсационной выплаты, неустойки, штрафа, судебных расходов, компенсации морального вреда на основании определения Замоскворецкого районного суда г. Москвы от 17 декабря 2019 г. Истец обратился в РСА с заявлением о компенсационной выплате, так как РСА было принято решение об отказе в осуществлении компенсационной выплаты в связи с тем, что страховое акционерное общество «ВСК» рассмотрел материалы дела и выявил несоответствие повреждений автомобиля Ситроен C-Crosser обстоятельствам ДТП, а именно столкновения с автомобилем Вольво S 60.

Транспортно-трасологическим исследованием было установлено, что правое переднее крыло на арке колеса имеет два повреждения. Первое — в районе примыкания к правой двери имеет деформацию металла прямоугольной формы (рис. 1, *а*). Направление деформации снизу вверх, снаружи внутрь. Второе повреждение в нижней части арки (рис. 1, *б*). Повреждение имеет трапециевидную форму. Направление деформации снаружи внутрь. Анализ повреждений показывает, что они образованы от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под углом, близким к прямому углу.

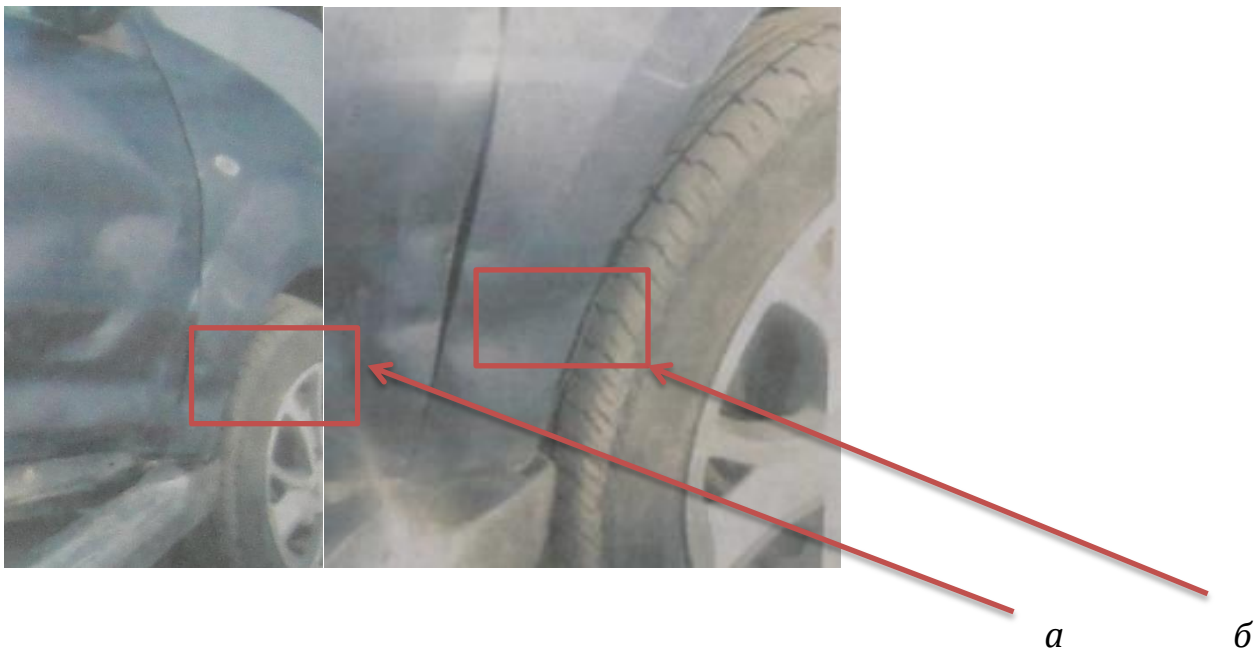


Рис. 1. **Повреждения правого переднего крыла**

Правая передняя дверь имеет следующие повреждения: первое повреждение расположено в верхне-средней части двери. Форма повреждения V-образная. Угол повреждения направлен вниз, влево. Начало повреждения на некотором расстоянии от правого зеркала. Направление деформации снаружи — внутрь, сзади — наперед (рис. 2, *а*). К этому повреждению примыкает повреждение *S*-образной формы. Направление деформации снаружи — внутрь, сзади — наперед (рис. 2, *б*). Анализ повреждения показывает, что они образованы от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под острым углом. Группа повреждений расположена в нижней части двери, возле порога. Форма повреждений от дугообразной до треугольной. Направление деформаций спереди — назад и снаружи — внутрь (рис. 2, *в*)

Анализ повреждений показывает, что они образованы от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под тупым углом.

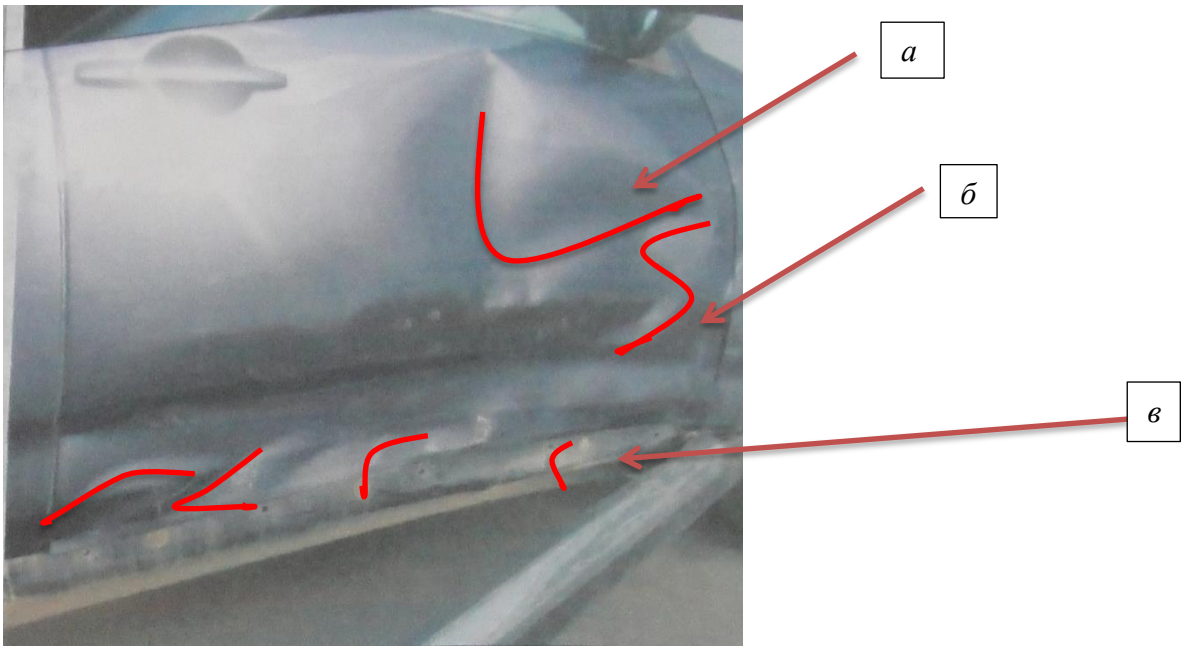


Рис. 2. **Повреждения правой передней двери**

Порог правой передней двери имеет деформацию в средней части, направленную снаружи внутрь. Молдинг, закрывавший этот порог. повреждений не имеет (рис. 3). Анализ повреждения показывает, что оно образовано от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под углом. близким к прямому углу.

Рис. 3. **Повреждение порога правой передней двери и отсутствие повреждений на молдинге**

Правая задняя дверь в средней части имеет деформацию металла в виде тупого угла, направление деформации снизу-вверх, спереди-назад (рис. 4). Анализ повреждения показывает, что оно образовано от контактного взаимодействия с преградой неравномерной жесткости, расположенной по отношению к направлению движения данного автомобиля под углом, близким к прямому углу.

Рис. 4. **Повреждение задней правой двери**

Установленные повреждения автомобиля Ситроен С-Crosser г.р.з. К 078 РЕ 73 и механизм их следообразования, сопоставлялись с обстоятельствами, указанными в материалах гражданского дела № 2-5837/2019: постановлением об административном правонарушении, схемой ДТП, актом осмотра, фототаблицами.

В результате исследования эксперт приходит к выводу, что повреждения автомобиля Ситроен С-Crosser г.р.з. К 078 РЕ не соответствуют заявленным обстоятельствам, а именно:

1) одновременно получить два статических повреждения, которые располагаются на правом переднем крыле в районе арки и на некотором

удалении друг от друга, одно из которых прямоугольной формы и направлено снизу вверх внутрь, а второе трапециевидной формы и направлено параллельно порогу, невозможно, так как эти повреждения — отображения следообразующих поверхностей, а на передней части Вольво таких следообразующих поверхностей нет;

2) повреждения *V*-образной формы и *S*-образной формы, расположенные на передней правой двери, и повреждение задней правой двери направлены сзади вперед, т.е. следообразующая поверхность передвигалась под некоторым углом к оси автомобиля Ситроен при контакте с его правым крылом, от задней части автомобиля к передней части, что противоречит заявленному механизму ДТП. Следообразующая поверхность передней части автомобиля Вольво ниже расположения повреждения *V*-образной формы;

3) повреждения порога автомобиля Ситроен свидетельствуют о том, что следообразующий объект передвигался под острым углом спереди назад, что также противоречит заявленному механизму ДТП;

4) повреждение порога, без повреждения молдинга, при заявленных повреждениях передней части Вольво невозможно.

Подводя итоги сказанному выше, хочется отметить, что транспортная трасологическая экспертиза является одним из основных видов доказательств при расследовании мнимых дорожно-транспортных происшествий. Именно исследование и последующее сравнение контактного взаимодействия транспортных средств с заявленными обстоятельствами ДТП может стать заслоном вышеописанным мошенническим схемам.

Литература

1. Николаев, О. С. Выявление инсценировок при осмотре ДТП // Научные исследования. — 2017. — № 8.

2. Киселевич, И. В. Транспортно-трасологическая экспертиза : учебное пособие для вузов / И. В. Киселевич, Т. В. Демидова, М. В. Беляев. — Москва : Издательство Юрайт.

References

1. Nikolayev, O. S. Vyyavleniye instsenirovok pri osmotre DTP [Revelation of dramatizations when examining an accident] // Nauchnyye issledovaniya. — 2017. — № 8.

2. Kiselevich, I. V. Transportno-trasologicheskaya ekspertiza : uchebnoye posobiye dlya vuzov [Transport-traceological expertise: a textbook for universities] / I. V. Kiselevich, T. V. Demidova, M. V. Belyayev. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.148.63

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

Проблемы и перспективы использования нейросетевых технологий при производстве судебных экспертиз в транспортной сфере

Аннотация. Современное обеспечение транспортной безопасности сегодня не может обойтись без использования разработок искусственного интеллекта на основе нейросетевых технологий. В 2019 г. Указом Президента РФ была утверждена Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, по которой на ближайшие 20 лет это становится приоритеным направлением государственной политики России. Для этих целей в апреле 2020 г. в г. Москве устанавливается специальный правовой режим на пять лет, разрешающий использование персональных биометрических данных человека без его согласия, что позволило запустить в Московском метрополитене систему «умного» видеонаблюдения по распознаванию лиц, реализуемую компанией *VisionLabs*, которая идентифицирует по внешности каждого входящего и выходящего из метро человека, а с применением сервиса *FacePay* можно производить и оплатить проезд лишь по изображению лица. При этом биометрическая идентификация и аутентификация человека, реализуемые искусственным интеллектом, напрямую перекликаются с задачами судебной экспертизы. Исходя из этого, методы достижения целей в нейросетях и экспертизах были сопоставлены и проанализированы с точки зрения научной обоснованности и достоверности получаемых результатов. В статье дан анализ возможностей использования нейросетей при производстве судебных экспертиз.

Ключевые слова: нейросети; искусственный интеллект; экспертиза; биометрия; идентификация; аутентификация; транспортная безопасность; метрополитен.

© Valeriy L. Popov
— senior lecturer of the department 'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute of the Russian University of Transport

Problems and prospects of using neural network technologies in the forensic trials on transport

Abstract. Current enforcement of transport security cannot do without the use of artificial intelligence based on neural network technologies. In 2019 the Decree of the President of the Russian Federation approved the National Strategy for the Development of Artificial Intelligence for the period up to 2030, according to which this becomes a priority direction of the state policy of Russia for the next 20 years. For these purposes, in April 2020 in Moscow, there has been established a special legal regime for five years, which allowed the use of personal biometric data of a person without his consent, which made it possible to launch a smart video surveillance system to identify a face in the Moscow Metro, implemented by *VisionLabs*, which identified each person entering and exiting the metro by his/her appearance, and using the *FacePay* service one could make and pay for travel only by a face image. At the same time, biometric identification and human authentication, made by artificial intelligence, directly coincide with the tasks of forensics. Based on this, the methods for achieving goals in neural networks and forensics were compared and analyzed from the point of view of scientific validity and reliability of the obtained results. The current paper has analyzed the possibilities of using neural networks in the forensic trials on transport.

Keywords: neural networks; artificial intelligence; forensics/expertise; biometrics; identification; authentication; transport security/safety; metro.

Не секрет, что для качественного обеспечения транспортной безопасности сегодня широко применяются технологические системы с искусственным интеллектом, которые позволяют имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека [Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона "О персональных данных"»].

Так, например, для обеспечения безопасности на российских дорогах уже давно стоят приборы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, которые способны считывать номера и определять тип, марку и модель автомобиля по силуэтам, логотипам и даже фонарям автотранспортного средства, затем сравнивать полученные результаты с базой данных ГИБДД и оформлять штрафы.

14 апреля 2020 г. был принят Федеральный закон № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона "О персональных данных"», который расширил возможности по внедрению «умных» систем в столице, установив для этого специальный правовой режим на пять лет, разрешающий анонимное использование персональных данных человека, предусмотренных Федеральным законом от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных». Это позволило беспрепятственно запустить в Московском метрополитене систему видеонаблюдения по распознаванию лиц, реализуемую компанией *VisionLabs*, которая входит в экосистему Сбербанка России. Возможности данной системы, как утверждает пресс-служба метрополитена, способна идентифицировать весь поток пассажиров, что позволит не только выявлять разыскиваемых и подозрительных лиц, но и отслеживать загруженность станций и поездов. При этом в рамках данного проекта, с 1 октября 2020 г., Департамент транспорта Москвы совместно с российскими банками запускает дополнительный сервис *FacePay*, с помощью которого оплата за проезд в метро будет производиться по видеоизображению лица человека. А это указывает на то, что данная система видеонаблюдения позволяет со 100%-ной точностью идентифицировать личность человека, т.е. то, что раньше могло быть определено только проведением портретной экспертизы. Ведь сколько людей имеет внешнее сходство, не говоря о близнецах.

Чтобы понять, что такое «искусственный интеллект» и может ли он заменить экспертизу, необходимо разобраться в природе одного и другого.

Отправной точкой создания искусственного интеллекта (нейрокомпьютинга) послужили биологические исследования на нейронах животных и человека. Еще в середине прошлого столетия нейробиологи установили, что мозговая активность — это срабатывание большого количества нейронов в интервале от 2 до 5 мс. Это послужило отправной точкой в создании искусственного нейрона и основанной на нем модели нейронной сети, которая впервые была реализована в 1957 г. Фрэнком Розенблаттом (США). Но в те далекие времена многое осталось лишь на уровне гипотез, которые из-за слабого научно-технического сопровождения невозможно было проверить. Первые, более серьезные

попытки создания искусственного интеллекта на основе нейросистем начались в 1980-х гг. в США и СССР. Но так как электронно-вычислительные комплексы того периода были громоздкими ламповыми системами, занимающими по объему несколько этажей больших зданий, то и ожидать какого-либо прорыва в данной области не приходилось. К тому же велись данные разработки чаще в военных целях, а поэтому были засекреченными для широкой общественности.

И только сейчас с развитием быстродействующих компьютерных систем нового поколения появилась возможность реализовать старые идеи по созданию искусственного интеллекта с решением задач, где разум человека справиться либо не может, либо для этого требуются большие человеческие ресурсы.

В данную гонку вступили все ведущие государства мира. Только за поселении пять лет в США было выделено 3 млрд долл., в Европейском Союзе — 1 млрд 190 млн евро [https://intalent.pro/industry/neyrotehnologii.html (дата обращения: 1 сентября 2020 г.)]. Россия также не стоит на месте. В целях развития цифровой технологии: «Нейротехнология и искусственный интеллект» в 2019 г. была разработана дорожная карта, на реализацию которой необходимо 56,8 млрд руб. бюджетных средств и 334,9 млрд руб. — внебюджетных [Дорожная карта развития «сквозной» цифровой технологии «нейротехнологии и искусственный интеллект» / Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации URL: https:// https://digital.gov.ru/uploaded/files/07102019ii.pdf / (дата обращения: 1 сентября 2020 г.)]. 10 октября 2019 г. Указом Президента РФ была утверждена Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года (утверждена Указом Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации»), в которой указано, что Россия должна стать одним из международных лидеров в развитии и использовании технологий искусственного интеллекта.

Не удивительно, что с этого времени цифровые технологии в нашей стране стали развиваться семимильными шагами.

Уже сегодня нейросистемы отлично справляются с решением ряда интеллектуальных задач: в банковской отрасли (прогноз динамики экономической ситуации и т.д.); в сфере обслуживания (распознавание и считывание штрих-кодов и документов); в промышленной сфере (автоматический анализ данных, обнаружение неисправности оборудования, управление процессами и т.д.); в медицине (анализ различных снимков, обнаружение отклонений в работе жизненно важных органов и т.д.) и, несомненно, в целях обеспечения безопасности государственных и иных объектов. И это не полный перечень, где уже сегодня используются вышеуказанные наработки. Даже то, что недавно

считалось фантастикой: «Биосинтез мозга и нейрокомпьютера» — сегодня уже реальная действительность, и тому есть подтверждение в виде представленной предпринимателем и изобретателем Илоном Маском свиньи, в мозг которой удачно имплантирован микрочип.

Не стали исключением нейросистем разработки в области тех задач, которые обычно решаются судебной экспертизой, но при этом так же востребованы в других сферах деятельности человека и в частности в целях обеспечения безопасности на транспорте. К таким задачам относится идентификация и аутентификация человека по его биометрическим персональным данным, т.е. физиологическим и биологическим особенностям человека, на основании которых можно установить его личность (ст. 11 Федерального закона «О персональных данных»). Сегодня к таким данным относятся: внешность человека (анатомия лица и сетчатки глаза), отпечатки пальцев и ладоней, голос, почерк (подписи и записи), запах и ДНК [ГОСТ Р 54412-2011/ISO/IEC/TR 24741:2007 Информационные технологии (ИТ). Биометрия. Обучающая программа по биометрии]. Для этих целей был разработан и введен в 2012 г. национальный стандарт, который содержит требования к разработке и тестированию средств высоконадежной биометрической идентификации [ГОСТ Р 52633.5-2011 «Автоматическое обучение нейросетевых преобразователей биометрия-код доступа»].

При этом идентификация по внешности человека, можно сказать, стала одной из первоочередных задач, где были внедрены возможности искусственного интеллекта. Уже сегодня многие банки России, и в частности, Сбербанк перешли (пока на добровольной основе клиентов) на метрическую систему идентификации. Руководство Сбербанка заявляет, что российская технология распознавания лиц (разработчик *VisionLabs*) второй год подряд признается лучшей в мире на международном конкурсе *ChaLearn Face Anti-spoofing Attack Detection Challenge*. В 2020 г. конкурс представляли 340 участников — компаний и научных команд из разных стран. Не удивительно, что данные системы активно внедряются не только в банковской сфере и сфере транспортной безопасности, но и в других государственных и негосударственных проектах, где необходима идентификация личности. К примеру в июне было сообщение в прессе о внедрении государственной корпорацией «Ростех» систем видеонаблюдения с использованием нейротехнологий компании *NtechLab* в более чем 43 тыс. средних школ на сумму 2 млрд руб.

Относительно идентификации голоса были также достигнуты большие успехи, но искусственный разум научился подражать голосу любого человека. Еще в 2017 г. канадский стартап *Lyrebird* анонсировал первый в мире нейросервис, с помощью которого можно, как утверждают разработчики, на 100% подделать голос любого человека. Для обучения системы достаточно минутного образца (на сайте https://habr.com/ru/post/403413/ имеются фрагменты таких подделок

государственных деятелей). И это, как утверждают эксперты фоноскопической экспертизы, отдельная серьезная проблема, так как подобного рода синтезаторы речи уже доступны в приложениях к телефону, что в корне исключает возможность дальнейшего проведения экспертизы с использованием традиционных экспертных методик, которые были разработаны в конце 1960-х гг. и не рассчитаны на подобные изменения с голосом.

По дактилоскопической идентификации и аутентификации нейросистемы не развиваются в таких темпах, как по внешности человека и голосу. Объясняется это следующими причинами. В конце прошлого и начале нынешнего столетия криминалистические учеты по следам с нераскрытых мест происшествий и дактокартам подозреваемых лиц были переведены как в России, так и других государствах, на компьютерные учеты: *AMPEX* (Великобритания), *PRINTRAK, NEC* (США), *AFIS* (Япония), *FOCUS* (Великобритания), *MORPHO* (Франция), *DERMALOG* (ФРГ), *PAPILLON* (Россия). И несмотря на то что данные системы не имеют ничего общего с искусственным интеллектом, на сегодняшний момент они удачно справляются с поставленной задачей. И причина здесь — не только сложившаяся монополия фирм производителей, но и то, что старые компьютерные системы наподобие АДИС *PAPILLON*+ с легкостью справляются с кодированием деталей папиллярных узоров (точки, разветвления, слияния и т.д.) рук и их сверкой с миллионными массивами дактокарт. При этом работа операциониста заключается лишь в проверке правильности расставления геометрических координат на изображении папиллярного узора, т.е. сведена к минимуму. К тому же данный процесс понятен и полностью соответствует имеющемуся алгоритму традиционной экспертной методики по дактилоскопической экспертизе. Но вместе с тем стоит ожидать, что через одно или два десятилетия и здесь наметятся изменения в сторону нейросетевых технологий. И первые «звонки» уже есть. Например, в 2019 г. Государственным комитетом по науке и технике Республике Беларусь была присвоена премия за разработку нейрокомпьютера, предназначенного для процедуры идентификационной и диагностико-медицинской дактилоскопии. И вызвано это тем, что нейросистемы позволяют решать более широкий круг не столько идентификационных, сколько диагностических задач, которых в производстве нынешних экспертных методик просто не имеется. Например, по следам рук можно будет устанавливать не только предрасположенность к определенным видам заболеваний, что продемонстрировали белорусы, но и устанавливать предрасположенность конкретных лиц, например к совершению противоправных действий. Пока же предсказывание по руке — «дермаглифтика» — это в чистом виде хиромантия или лженаука, как было определено в мае 2016 г. комиссией Российской академии наук по борьбе с лженаукой и фальсификацией научных исследований.

На сегодняшний день идентификация по рукописному почерку с использованием нейросистем не проводится, хотя имеются отдельные публикации и попытки аутентификации по клавиатурному почерку (особенности работы индивидуума на клавиатуре, в целях защиты сайтов). Несомненно, отсутствие разработок по почерку объясняется коммерческой составляющей, так как идентификация рукописного и подписного почерка нужна только при производстве почерковедческой экспертизы и не более, а следовательно, является затратной и не окупаемой. При этом как только будут разработаны соответствующие нейроалгоритмы идентификации почерка, появится та же проблема, что и с фоноскопией, — искусственный интеллект, дополненный графопостроителем [графопостроитель — это устройство для автоматического вычерчивания на бумажном или ином аналогичном носителе с помощью пишущего (режущего) блока рисунков, схем, сложных чертежей, карт и другой графической информации, содержащейся в электронном виде], сможет подражать почерку любого лица, имитируя письменно-двигательный навык конкретного человека. Даже сегодня без искусственного интеллекта, но с использованием графопостроителей (рис. 1), очень качественно подражаются подписи и краткие записи, вызывающие большие сложности при их исследовании.

Рис. 1. **Современные графопостроители LongPen™ и Damilic Corporation**

Исходя из вышеуказанного возникает справедливый вопрос, почему же искусственный интеллект до сих пор не встроен в производство судебной экспертизы, хотя решаемые задачи уже во многом перекликаются. При этом сами эксперты порой нелегально используют доступные нейросети для того, чтобы проверить достоверность своих выводов, полученных традиционными экспертными методами. Например, при производстве портретных экспертиз сравниваемые фотоснимки лиц загоняли в систему *VOCORD FaceControl* [ЗАО «Вокорд-Телеком», разработчик профессиональных систем безопасности видеонаблюдения и

криминалистического анализа изображений для фототехнической экспертизы] (рис. 2), сервер которой до недавнего времени находился в открытом интернет-доступе, и даже имелось мобильное приложение к обычному телефону. При этом возможность данной системы не была ограничена только решением идентификационного вопроса. Она позволяла определить и возраст лица (рис. 3), а также могла устанавливать принадлежность родителей к ребенку, т.е. то, что современная экспертная методика по портретной экспертизе решить не в состоянии.

Рис. 2. **Сравнение в нейросети *VOCORD FaceControl* фотоизображений одного лица с различным ракурсом, низким качеством черно-белой фотографии и разрывом во времени 32 года (совпадение 90%)**

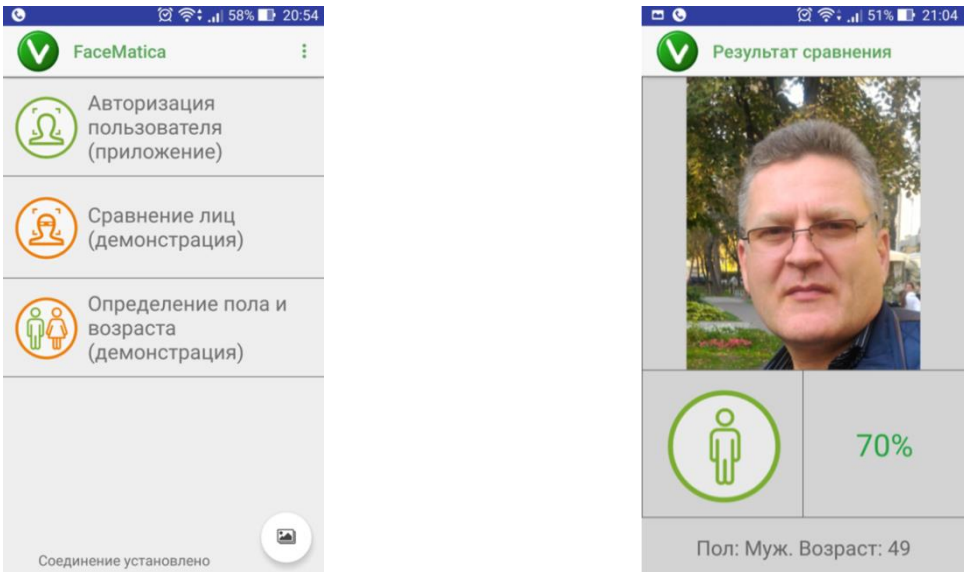


Рис. 3. **Мобильная версия нейросети *VOCORD FaceControl* помимо идентификации оспариваемого лица определяет и его возраст (данная фотография была сделана в 50 лет)**

Чтобы разобраться в причине, почему нейросетевые технологии не используются в судебной экспертизе, надо разобраться в природе экспертного заключения.

Экспертиза в соответствии с Федеральным законом от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» должна проводиться на основе требований экспертной методики, которая должна быть отражена в заключении эксперта. В свою очередь методика — совокупность средств и методов для достижения конкретной экспертной цели, как указано в теории судебной экспертизы, должна соответствовать следующим требованиям: научной обоснованности, безопасности, эффективности и допустимости.

В свою очередь, научная обоснованность методов экспертной методики подразумевает:

— воспроизводимость метода, т.е. кто бы и когда ее не делал, результат должен быть всегда одинаков;

— точность метода, т.е. при его использовании можно прийти только к однозначному и достоверному выводу;

— надежность метода, определяемая базовой наукой, к которой относится экспертиза (например, если это портретная экспертиза, то базовой наукой является габитоскопия).

И вот как раз на этапе научной обоснованности методов экспертной методики и образуются проблемы, которые препятствуют внедрению неросетевых технологий в судебную экспертизу.

При использовании искусственного разума базовая наука как бы уходит на задний план и уступает все свои функции компьютерному (машинному) коду, принцип работы которого далек от базовых основ той или иной экспертной науки. То есть ставится под сомнение надежность метода. Например, идентификация лица человека в нейросетях происходит без анализа признаков элементов внешности человека и их идентификационной значимости, которая разработана и принята наукой — габитоскопией. Машинный код проводит анализ на основе введенных изображений большого количества (миллион и более) людей в разные периоды жизни. И на основе этого компьютер как бы нарабатывает определенного рода закономерности, которые могут быть объяснены лишь на уровне математического алгоритма, но никак не могут быть переведены под закономерности базовой экспертной науки — габитоскопии, которой и определяется данный вид экспертизы.

Попытки же проследить процедуру машинного нейроанализа и связать его с экспертными научными знаниями на современном этапе, к сожалению, заканчиваются неудачей. Несмотря на то что структура искусственных нейронов мало претерпела изменений с 1950 г., и она, как и ранее, состоит из взаимоцепочек входных, промежуточных и выходных нейронов, функции которых и понятны, и объяснимы, при этом полученный на выходе результат чаще остается за гранью человеческого

осмысления. Например, взрослому человеку достаточно увидеть подростка, мужчину и женщину, и он безошибочно скажет, кто есть кто, без внутреннего осмысления. Мы это называем подсознательный опыт. Так же и нейросеть, если в нее заложен большой массив фотоизображений людей и указаны дополнительно: пол, возраст, место жительства, профессия и т.д., машина как бы узнает на основе введенного в нее нейроалгоритма, кто есть кто.

При этом у разных производителей нейросетей получаемые результаты будут отличаться. И порой, как показывает практика, существенно. Исходя из этого образуется и вторая проблема — это воспроизводимость метода (полученного результата), определяемого научной обоснованностью экспертной методики (см. выше). Например, если нейросеть *VisionLabs*, установленная в Московском метрополитене, установит 100%-ное тождество с конкретным лицом, совершившим противоправное действие, то это не означает, что к примеру программа *Fass*++, активно используемая в метрополитенах Китая, также подтвердит 100%-ное сходство.

И это, пожалуй, не единственные препятствия для внедрения нейросистем в судебную экспертизу. Существует еще и человеческий фактор, когда есть боязнь потерять свое влияние в области судебной экспертизы, а порой и просто работу.

Но вместе с тем надо здраво оценивать ситуацию, и какие бы доводы сегодня не приводились, научно-технический прогресс остановить невозможно, и рано или поздно нейросетевые технологии пробьют себе дорогу в области судебной экспертизы. В качестве похожего примера вспоминается случай. До появления цифровой фото- и видеотехники весь процесс фиксации следственных действий проводился аналоговым способом на фотопленку и видеокассету. И вот с появлением цифровой фото- и видеотехники ученые в области криминалистики стали настаивать, что применять цифровую запись в следственных действиях нельзя, так как с использованием компьютерных средств в нее легко можно внести изменения. В итоге появились инструкции, которые требовали, чтобы осмотры мест происшествий проводились только на аналоговую технику, и это притом что уже вовсю использовались цифровые фото- и видеозапись. В дальнейшем прекращаются поставки фотопленки и видеокассет, так как производитель ориентируется на коммерческую составляющую: нет спроса — нет предложений. На это появляется очередная инструкция, по которой специалист может применять цифровую технику, но после ее использования должен передать следователю флешкарту либо в присутствии понятых переписать ее содержимое на CD-диск и опять же передать следователю. Технически это оказалось сложно выполнимым. Поэтому в настоящее время следственные действия фиксируются даже на сотовые телефоны, не говоря о том, что применяются графические редакторы при изготовлении фототаблиц.

Подытоживая данную тему, считаю, что нейротехнологии придут в судебную экспертизу и довольно быстро. Ведь главный плюс нейросетей, который перебивает все отрицательные доводы, — это объективность, т.е. исключение человеческого фактора, то, к чему всегда стремилась экспертная наука.

Сегодня для достижения этой цели эксперта предупреждают об уголовной ответственности по ст. 307 УК РФ до пяти лет тюрьмы (ст. 307 УК РФ), чтобы ни в коем случае он умышленно не исказил свой вывод. Для этих целей предусмотрена процедура комиссионной экспертизы (ст. 200 УПК РФ и ст. 83 ГПК РФ).

Постоянно разрабатываются экспертные методики, основанные на вероятно-статистической оценке, так называемые математические методы. В Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» внесли пункты, касающиеся подтверждения навыков экспертов в экспертно-квалификационных комиссиях каждые пять лет. Но при этом воз и ныне там. Количество ошибочных выводов, вызванных человеческим фактором, в экспертизах крайне высокое, тем более когда речь идет о независимых экспертах, порой имеющих крайне отдаленное представление о криминалистических методах и методиках.

И в этом смысле нейросистемы являются просто спасением, так как машинный разум на 100% объективен, и с этим сложно поспорить. А чтобы совершенно исключить ошибочность выводов, можно сделать, как и в одорологической экспертизе, которая по сути является обычной выборкой по запаху из общего курса дресировки собак, с той лишь разницей, что для занюхивания собаке предоставляется не вещь подозреваемого, а забор запаха в стерилизованной стеклянной банке. И занюхивание проводят с тремя разными собаками. А что мешает в случае с нейросистемами разработать подобный алгоритм действий и для проверки экспертного вывода использовать не одну нейросистему, а несколько от 2—3 производителей, реализующих разные математические алгоритмы.

При этом доводы о несоответствии научной обоснованности методов можно также спроецировать на одорологическую экспертизу. Ведь несмотря на то что одорологической экспертизе 30 лет, ни у кого не возникает вопросов, по каким научным особенностям три собаки выделяют тот или иной запах. К тому же согласно работам ученного-физиолога И. П. Павлова собаки явно уступают искусственному интеллекту и к тому же подвержены различным природным раздражителям, что совершенно исключено в нейросистемах.

Несомненно, нейросетевая технология уже сегодня способна расширить комплекс решения не только идентификационных, но и диагностических вопросов, который в настоящее время современной экспертизой еще не решается.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346

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

© Далгатова Аминат Магомедгаджиевна
— аспирант кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Курашева Айганым Галымбаевна
— аспирант кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Специалисты — консультанты по уголовным делам о транспортных преступлениях

Аннотация. В статье раскрываются особенности применения специальных знаний в области транспортной безопасности, необходимых при раскрытии и расследовании транспортных преступлений. Отдельно обращается внимание на отграничение эксперта от специалиста, которое можно провести по характеру деятельности, осуществляемой ими. Привлечение специалиста к расследованию происходит в связи с тем, что его знания и практический опыт могут помочь следователю обнаружить, зафиксировать и изъять некоторые источники доказательств по уголовному делу. Относительно эксперта отмечается, что он в процессе производства назначенной экспертизы дает ответы на поставленные следователем вопросы, по которым готовит свое заключение. Помимо этого основаниями деятельности специалиста по обнаружению и изъятию источников доказательств являются указания следователя, и она реализуется под его контролем, результатом чего становятся выводы, вытекающие из установленных им фактов. В то же время выводы, сделанные на основе использованных знаний специалиста, несут характер консультации, чем они и отличаются от выводов, подготовленных

экспертом. Указанное качество позволяет не только предусматривать участие специалистов в уголовном судопроизводстве в рамках уголовно-процессуального закона, но и эффективно его использовать. На стадии предварительного следствия потребность в использовании специальных знаний может проявиться либо в форме консультирования, либо в форме непосредственного участия в следственных действиях, что подтверждает исключение консультирования из перечня следственных действий. Практически консультирование проявляется в использовании специальных знаний специалиста, обладающего узконаправленным характером тех специфических знаний, в которых следователь не обладает должным уровнем компетенции, для прояснения определенных вопросов, встающих перед следствием.

Ключевые слова: транспортные преступления; использование специальных знаний в раскрытии преступлений; лица, обладающие специальными знаниями.

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

© Aminat M. Dalgatova
— post graduate student of the department ‘Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminalistics’ of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Aiganym G. Kurasheva
— post graduate student of the department ‘Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminalistics’ of the Law Institute
of the Russian University of Transport

On the specialists who consult in criminal cases of transport crimes

Abstract. The current paper has considered the features of the application of special knowledge in the field of transport security, necessary to investigate and solve transport crimes. Special attention has been paid to the distinction between an expert and a specialist, which can be carried out by the nature of the activities carried out by them. The specialist is involved in the investigation when his knowledge and practical experience can help the investigator to find,

record and take some evidence in a criminal case. As for the expert, he participates in the process of carrying out the appointed examination, and gives answers to the questions of the investigator, on which he prepares his conclusion. In addition, the reasons for the activity of a specialist in the detection and seizure of evidence are the investigator's instructions, and it is done under his control, which results in conclusions arising from the facts established by him. At the same time, the conclusions drawn on the basis of the expert's knowledge have the character of a consultation, which makes them different from the conclusions prepared by the expert. This quality allows specialists not only to participate in criminal proceedings within the framework of the criminal procedure law, but also to use it effectively. At the stage of preliminary investigation, the need to use special knowledge may manifest itself either in the form of consulting or in the form of direct participation in investigative actions, which confirms the exclusion of consulting from the list of investigative actions. In practice, consulting is manifested in the use of special knowledge of a specialist who has a narrowly focused nature of those specific knowledge in which the investigator does not have the proper competence, to clarify certain issues of the investigation.

Keywords: transport crimes; using special knowledge in solving crimes; persons with special knowledge.

Несмотря на существование многолетней практики использования в уголовном судопроизводстве специальных знаний, их возможности еще далеко не исчерпаны. При этом эффективность выявления, раскрытия и расследования транспортных преступлений во многом обусловлена именно использованием специальных знаний, что позволяет значительно увеличить исследовательские возможности следователя в силу того, что эффективность функционирования уголовного процесса находится в зависимости от современных данных в различных сферах человеческой деятельности. Поэтому можно согласиться с Л. Г. Шапиро относительно того, что в качестве одной из причин, вследствие которой преступления так и остаются не раскрытыми, можно назвать недостаточное использование при расследовании помощи обладающих специальными знаниями лиц [1, стр. 4—5].

К одной из ключевых форм использования в уголовном судопроизводстве специальных знаний следует отнести привлечение эксперта или специалиста как лиц, обладающих такими знаниями. Это обусловлено имеющимися в УПК РФ статьями (ст. 57, 58, 168, 178, 179, 196) либо возникшей потребностью выполнения некоторых действий, находящихся за рамками следственных мероприятий, но необходимых для повышения эффективности расследования транспортных преступлений, компетентными в определенных сферах лицами.

Разграничения между экспертом и специалистом можно провести по характеру деятельности, осуществляемой ими. Специалист привлекается к расследованию в связи с тем, что его знания и опыт могут помочь обнаружить, зафиксировать и/или изъять определенные источники доказательств. Эксперт в процессе производства экспертизы дает ответы на поставленные следователем вопросы и готовит по ним свое заключение. Специалист осуществляет свою деятельность по обнаружению и изъятию источников доказательств на основе указаний следователя и под его контролем, результатом чего становятся выводы, вытекающие из установленных им фактов. Однако такие выводы несут характер консультации, чем они и отличаются от выводов, подготовленных экспертом. Данное качество позволяет предусматривать участие специалистов в уголовном судопроизводстве в рамках уголовно-процессуального закона.

В УПК РФ сформировались действительные предпосылки для эффективного использования знаний специалистов как формы помощи в расследовании уголовных дел по транспортным преступлениям. Упрочили процессуальное положение специалистов изменения и дополнения в УПК РФ в 2003 г., и это позволяет возвести в статус доказательств подготавливаемые специалистами заключения и показания. Вместе с тем некоторые проблемы процессуального порядка практического и теоретического характера относительно сущности заключения специалиста, предмета данных им показаний привели к весьма редким обращениям следователей к специалистам как соответствующим носителям специальных знаний.

Сегодня специалист выступает как участник уголовного судопроизводства, он должен обладать специальными знаниями и не быть заинтересованным в результатах расследования уголовного дела лицом. Он наделен определенным процессуальным статусом и привлекается в установленном законодательством порядке в процесс уголовного судопроизводства посредством совершения ряда определенных законодательством действий.

В настоящее время в ст. 58 УПК РФ предусматриваются следующие функции, исполнение которых в уголовном судопроизводстве может быть возложено на специалиста. Можно сказать, что привлечение специалиста при производстве по уголовному делу обусловлено затруднениями следователя в проведении конкретного следственного действия без помощи специалиста определенной направленности, без которой трудно добиться поставленной перед этим действием цели.

Следует отметить, что при наличии у следователя специальных знаний и соответствующего опыта или возможности использовать необходимые технические средства нередко он способен избежать помощи специалиста. Тем не менее уголовно-процессуальным законодательством предусмотрены случаи, при возникновении которых специалист должен

быть привлечен в обязательном порядке: участие переводчика; участие судебного медика; участие педагога; участие врача и т.п.

В других случаях следователь может принять решение привлекать или не привлекать к участию в следственных действиях специалиста, исходя из своего понимания такой необходимости в рамках сложившейся следственной ситуации. При последующем взаимодействии следователя и специалиста влияние следственной ситуации играет существенную роль в их взаимоотношениях при проведении следственных мероприятий. В данном случае на выбор тактики влияют следующие факторы: степень осведомленности следователя относительно содержания и способов получения информации в ходе следственного действия; обстоятельства, способные создать сложности поискового характера, и ряд иных. Поэтому, когда речь идет об участии специалиста в следственных действиях, надо понять обладает ли он практическими навыками оказания следователю помощи, например, при выдвижении возможных версий и т.п.

В ряде ситуаций могут потребоваться навыки оказания специалистом необходимых форм содействия при определении наиболее подходящего времени, предполагающего производство определенных следственных действий, наиболее подходящих приемов и методов изучения выявленных обстоятельств, связанных с расследованием уголовного дела, а также оказание содействия в понимании в целом существующей обстановки. При этом привлекаемый для участия в следственных мероприятиях специалист должен давать квалифицированные пояснения по осуществляемым им действиям с оказанием необходимого содействия в грамотном и соответствующем нормативным требованиям оформлении необходимой документации.

Помимо этого необходимо также учитывать и то, что в случае недостаточного знания технических средств, используемых в криминалистике, или иной техники, находящейся в распоряжении специалиста, у него может возникнуть ситуация, при которой только самостоятельность в использовании данных средств позволяет ему оказать следователю максимальное содействие в действиях по обнаружению, фиксации или изъятию тех или иных источников вещественных доказательств по данному делу. Но это может повлечь за собой снижение уровня контроля следователя за действиями специалиста. Поэтому важным моментом в такой ситуации является четкая и конкретная постановка следователем задачи специалисту в части определения места поиска и выявления следов и вещественных доказательств, их последующей оценки, а при необходимости и уточнения или корректировки текущей задачи.

Проблема эффективного взаимодействия следователя и специалиста является актуальной. В связи с этим одним из путей ее решения является предыдущий опыт их совместной работы в рамках определенных уголовных дел, наличие которого обычно упрощает тактику их

взаимодействия. Но общим моментом при определении следователем специалистов, приглашаемых для консультаций по уголовному делу по транспортным преступлениям, является наличие у них специальных знаний, основными признаками которых являются:

— собственно знания в их узком смысле (как некая совокупность информационных массивов в сфере организации и деятельности определенного вида транспорта или транспортной инфраструктуры), а также навыки и умения, выступающие как единая система;

— эти знания не могут являться общеизвестными;

— этими знаниями обладает ограниченный круг лиц;

— данные знания были приобретены этими лицами в рамках специальной системы образования, как особый вид профессиональной подготовки или саморазвития и самосовершенствования в определенном сегменте сферы транспорта;

— эти знания обеспечивают эффективное функционирование в рамках определенной профессии или занятие определенным видом деятельности в транспортной сфере. Это позволяет использовать их при расследовании транспортных преступлений и уголовном судопроизводстве при рассмотрении и решении вопросов, относящихся к указанной области человеческой деятельности;

— назначением используемых в уголовном процессе специальных знаний является достижение целей уголовного судопроизводства.

С учетом указанных признаков было бы целесообразно закрепить законодательно понятие «специальные знания» посредством его введения в ст. 5 УПК РФ.

Применительно к расследованию транспортных преступлений следует признать, что круг имеющих специальные знания лиц широк. К ним следует отнести специалистов, представляющих экспертные учреждения РЖД и других транспортных организаций, Минтранс России, Минюст России, МВД России, в том числе представителей контрольно-ревизионных органов. Помимо этого значимым является участие специалистов инженерных или экономических служб, представителей ремонтных и эксплуатационных подразделений, в том числе профильных организаций, научно-исследовательских институтов, и даже преподавателей вузов, к примеру, Российского университета транспорта (МИИТ), что, впрочем, не исключает возможность привлечения иных, обладающих специальной подготовкой, лиц.

При определении специалистов, которые могут быть приглашены для оказания помощи при расследовании транспортных преступлений, следует учитывать, что на стадии предварительного следствия потребность в использовании специальных знаний может проявиться либо в форме консультирования, либо в форме непосредственного участия в следственных действиях. Уже это является свидетельством того, что консультирование находится вне пределов следственных действий.

Практически консультирование состоит в использовании специальных знаний специалиста для прояснения конкретных вопросов следователя, обладающих узконаправленным характером и затрагивающих те специфические области знаний, где следователь не обладает необходимым уровнем компетенции.

Другой особенностью консультирования является справочный либо исследовательский его характера, в результате чего оно превращается во вполне обоснованный прямой совет специалиста о возможности использовать те или иные приемы и средства, способные обеспечить разрешение определенных следственных задач на основе всего потенциала криминалистического исследования в рамках существующей следственной ситуации.

В реальной жизни широко используется практика, когда в случае необходимости проведения специалистом определенного исследования назначается экспертиза, проводимая специалистом. Все это вытекает из интересов следствия, которых можно достигнуть путем исследования специалистом свойств предметов, взаимосвязей процессов, определенных явлений и т.п. Но при этом возникает вопрос о форме использования следователем такой информации, что это — экспертиза или консультация?

При осуществлении специалистом так называемой справочной деятельности у следователя появляется возможность правильной ориентации в создавшейся критической обстановке, принятия решений о назначении необходимых экспертиз, определения круга вопросов, которые будут адресованы экспертам, и т.п. Соответственно, привлекаемый для этого специалист должен обладать более общим, комплексным видением произошедшего общественно опасного явления с точки зрения возможных способов и средств совершения определенного транспортного преступления, наличия возможных предпосылок, способствующих совершению данного преступления и оценки возможного развития самого события транспортного преступления. Такая справочная деятельность не может содержать выводов относительно каких-либо обстоятельств совершенного противоправного деяния, но может дать следователю некоторую предварительную и достаточно важную для следствия специальную информацию.

Другой формой консультирования по транспортным преступлениям является проведение специалистом исследовательской деятельности, сущность которой можно описать как оценку соответствия возникшего факта установленным требованиям, закрепленным в нормативных актах ведомственного характера, особенно регламентирующих правила эксплуатации железнодорожного транспорта, выявления тех или иных отклонений или нарушений. Исследование обычно проводится исходя из требований следователя или ходатайств адвоката, но может быть определено и в ведомственной инструкции. Результаты исследований

должны быть изложены специалистом в справке, которая должна включать определенную информацию. При этом следует учитывать, что специалистом в отличие от действий эксперта не могут осуществляться инструментальные исследования материальных объектов (согласно ч. 3 ст. 80 УПК РФ).

Приглашение специалиста в области транспортной инфраструктуры к участию в производстве следственного действия необходимо, прежде всего, для оказания следователю конкретной научной или технической помощи, например, при поиске, обнаружении и изъятии трудных для восприятия источников доказательств, следов в труднодоступных местах транспортного средства, известных только специалисту (буксы, запорные кольца бандажных колес и т.п.) [2, стр. 210—213; 3, стр. 26—34], при использовании сложных технических устройств, получении образцов для сравнительного исследования и т.д. Оказывая техническую помощь при расследовании транспортных преступлений, специалист должен быть способен установить существенные признаки совершенного деяния; произвести группировку определенных объектов исходя из определенных классификационных признаков; выбрать необходимые для исследования объекты; подготовить требуемые планы, схемы, рисунки; подготовить технические описания объектов транспорта или инфраструктуры и т.п.

При расследовании транспортных преступлений в качестве особой формы использования специальных знаний следует выделить специальные проверочные обследования, проводимые должностными лицами, в том числе ведомственные проверки или исследования. Проведение в ходе расследования транспортного преступления ревизии либо документальной проверки представляет собой частный случай применения специальных знаний. Возникновение необходимости проведения такого рода мероприятий часто обусловлено транспортной составляющей такого рода преступлений. Это во многом позволяет сформировать более полную картину предпосылок совершения транспортного преступления в силу получения специальной информации технического, технологического и финансово-экономического характера.

Так, проведение ревизии (документальной проверки) преследует цель — проверку соблюдения хозяйствующим субъектом российского законодательства в процессе осуществляемой им хозяйственной или финансовой деятельности, обоснованность таких операций, наличие или движение того или иного имущества, исполнение хозяйствующим субъектом договорных и иных обязательств, которые затрагивают, в частности, вопросы ремонта или обслуживания подвижного состава, выполнения необходимых регламентных работ, а также нормативное или сметное применение трудовых или материальных ресурсов. При назначении ревизии у следователя существует выбор в части привлечения специалистов для ее осуществления, благодаря которому он может привлечь для ее проведения как состоящего в штате организации,

занимающейся аудиторской деятельностью, специалиста или группу специалистов либо лицо, не работающее в такой организации, но обладающее необходимым уровнем компетенции для ее проведения.

На особое значение использования определенными субъектами специальных знаний с целью получения необходимых доказательств в рамках уголовного дела на доктринальном уровне указывалось рядом исследователей. В этих случаях сам факт привлечения к расследованию квалифицированного специалиста выступает как надежная гарантия того, что следователем будут получены значимые для дела доказательства в форме пояснений лица, имеющего специальные знания. Только благодаря профессиональным действиям специалиста увеличивается количество и спектр доказательств, выявляются потенциальные доказательства, которые могли быть упущены или не учтены по причине неосведомленности следователя в специальных вопросах [4; 5, стр. 297—307].

Так, например, предварительное исследование специалистом объекта в ходе осуществления осмотра места происшествия позволяет судить о механизме преступления, включая способ его совершения или сокрытия, орудиях, средствах и методах, используемых преступником, о возможных контактах преступника с предметами вещной обстановки на месте происшествия, а также позволяет получить иную информацию, обладающую розыскным значением. Подобные предположения, а также информация, которая была получена при осмотре места происшествия, должна сообщаться следователю для его полного информирования.

В связи с этим интересным является уголовное дело № 1-2/2017, приговор по которому был вынесен Клинским городским судом 3 февраля 2017 г. Согласно материалам дела Гельвих Е. Н. совершил преступление, которое заключается в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее причинение крупного ущерба по неосторожности, а именно им было совершено предусмотренное ч. 1 ст. 263 УК РФ преступление. В частности, Гельвих, действуя в нарушение п. 11, 12 Правил технической эксплуатации железных дорог и п. 34 Приложения № 6 к этим Правилам, в соответствии со своими должностными обязанностями не обеспечил выполнение этих Правил, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, не подал сигнал остановки машинисту маневрирующего состава в случае, угрожающем безопасности движения. Им не была обеспечена правильная расстановка и согласование действий участвующих в производстве маневров работников согласно плану и способам их действий, связанных с маневрированием, также он не организовал маневровую работу исходя из требований обеспечения надлежащей безопасности движения и сохранности железнодорожного подвижного состава и грузов. При этом Е. Н. Гельвих всячески отрицал свою вину в совершении преступления.

Для выяснения истинной картины поведения машиниста специалистом было проведено психофизиологическое исследование Гельвиха Е. Н., в ходе которого с использованием полиграфа (ПФИ) были выявлены реакции, свидетельствующие о том, что он располагает информацией о деталях случившегося, не согласующейся с той, что ранее была сообщена им по этим вопросам, в том числе о том, что: он не находился на вагоне, когда поезд подъезжал к месту схода с рельс; он не перелезал через забор после того, как поезд сошел с рельс; его рация не была разряжена в той ситуации. Информация, которой располагает Гельвих Е. Н., могла быть им получена в момент событий, описанных в поручении на производство ПФИ, вследствие отражения обстоятельств, связанных с сокрытием им важной информации о деталях данного преступления, и совершения им действий, указанных в поручении на производство ПФИ.

В рамках существующего регулирования уголовного процесса отличительной чертой выступает то обстоятельство, что принцип состязательности начал приобретать особое значение в процессе. Это объясняется в том числе появлением у каждой стороны права самостоятельно собирать доказательства путем применения собственных знаний специального характера, а также использовать опыт и знания специалиста. В определенной мере это усложнило возможности привлечения следователем лиц, обладающих специальными знаниями, поскольку требуется учитывать квалификацию специалиста как основной фактор для его привлечения к расследованию уголовного дела.

Однако это вопросы, требующие отдельного рассмотрения.

Литература

1. Шапиро, Л. Г. Специальные знания в уголовном судопроизводстве и их использование при расследовании в сфере экономической деятельности : автореф. дис. … д-ра юрид. наук. — Краснодар, 2008.

2. Суденко, В. Е. Тактика осмотра места железнодорожного происшествия // Мир транспорта. — 2017. — № 1 (68). — С. 210—222.

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

4. Корухов, Ю. Г. Правовые основы применения научно-технических средств при расследовании преступлений. — Москва : ВЮЗИ, 1974.

5. Суденко, В. Е. Специальные знания следователя, необходимые при доказывании по транспортным преступлениям // Военное право. — 2020. — № 3. — С. 297—307.

References

1. Shapiro, L. G. Spetsial'nyye znaniya v ugolovnom sudoproizvodstve i ikh ispol'zovaniye pri rassledovanii v sfere ekonomicheskoy deyatel'nosti [Special knowledge in criminal proceedings and their use in the investigation in the field of economic activity]: avtoref. dis. … d-ra yurid. nauk. — Krasnodar, 2008.

2. Sudenko, V. Ye. Taktika osmotra mesta zheleznodorozhnogo proisshestviya [Tactics of inspection of the place of a railway accident] // Mir transporta. — 2017. — № 1 (68). — S. 210—222.

3. Sudenko, V. Ye. Ustanovleniye tipa transportnogo sredstva, kharaktera proisshestviya i ikh sootvetstviya priznakam, ukazannym v stat'ye 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [Establishing the type of vehicle, the nature of the incident and their compliance with the features specified in article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 2 (14). — S. 26—34.

4. Korukhov, YU. G. Pravovyye osnovy primeneniya nauchno-tekhnicheskikh sredstv pri rassledovanii prestupleniy [Legal basis for the use of scientific and technical means in the investigation of crimes]. — Moskva : VYUZI, 1974.

5. Sudenko, V. Ye. Spetsial'nyye znaniya sledovatelya, neobkhodimyye pri dokazyvanii po transportnym prestupleniyam [Special knowledge of the investigator required for proving transport crimes]// Voyennoye pravo. — 2020. — № 3. — S. 297—307.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК. 343.1

© Тарасенко Виталий Викторович
— кандидат юридических наук, преподаватель кафедры уголовного права юридического факультета Воронежского государственного университета

К вопросу о депенализации состояния опьянения как квалифицирующего признака состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

Аннотация. Как неоднократно указывал Конституционный Суд РФ, Конституция РФ, провозглашая Россию демократическим правовым государством, в котором высшей ценностью являются человек, его права и свободы и обязанность которого составляют признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина, гарантирует каждому судебную защиту его прав и свобод, обеспечение их правосудием на основе равенства перед законом и судом, а потому к качеству законов, опосредующих взаимоотношения граждан с публичной властью, в частности устанавливающих меры юридической ответственности за правонарушения, предъявляются особые требования. В случаях, когда предусматриваемые законом меры публично-правовой ответственности перестают отвечать социальным реалиям, приводя к избыточному применению государственного принуждения, федеральный законодатель должен обеспечить их приведение в соответствие с новыми социальными реалиями, соблюдая при этом конституционные принципы равенства, справедливости и гуманизма. В данном аспекте, по мнению автора, в настоящее время назрела проблема депенализации состояния опьянения, выступающего квалифицирующим признаком нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ). В статье рассматривается правотворческий аспект депенализации с позиции юридико-криминологической, социально-экономической и социально-психологической обусловленности. На основе критического анализа систематического ужесточения уголовной ответственности за криминальные нарушения требований безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, совершенные лицом в

состоянии опьянения, изучения статистических данных и судебной практики по данной категории преступлений автор формулирует выводы и предложения по совершенствованию соответствующих положений уголовного закона в части депенализации состояния опьянения как квалифицирующего признака состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Ключевые слова: правотворческая техника; законодатель; состояние опьянения; нарушение правил дорожного движения; общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения; общественная опасность; депенализация.

© Vitaliy V. Tarasenko
— Candidate of Law, lecturer of the department 'Criminal Law'
of the Law faculty of the Voronezh State University

On the depenalization of intoxication as a qualifying element of the corpus delicti designated by Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation

Abstract. According to the Constitutional Court of the Russian Federation, the Constitution of the Russian Federation, proclaiming Russia a democratic law-governed country, where a person with his rights and freedoms is of the highest value. The Constitution's duties are to recognize, observe and protect the rights and freedoms of a citizen; it guarantees everyone judicial protection of rights and freedoms; it ensures its justice on the basis of equality before the law and the court. Therefore, special requirements are imposed on the quality of laws that mediate the relationship of citizens with public authorities, in particular, those laws that establish measures of legal responsibility for offenses. In cases when the measures of public legal responsibility envisaged by law don't correspond to social realities, resulting in excessive use of state coercion, the federal legislator must ensure their harmonization with the new social realities according to constitutional principles of equality, justice and humanism. In this aspect, according to the author of the current paper, there is currently a problem of depenalization of intoxication as a qualifying element of the corpus delicti of traffic rule violation and transport exploitation (p. 2, 4, 6 of Art. 264 of the Criminal Code of RF). The current paper has examined the law-making aspect of depenalization from the standpoint of legal-criminology, socio-economy and socio-psychology. On the basis of a critical analysis of the systematic tightening of criminal liability for criminal violations of traffic safety requirements and transport exploitation committed by a person in a state of intoxication, a study of statistical data and judicial practice on this category of

crimes, the author of the paper has formulated conclusions and proposals to improve the relevant provisions of the criminal law in terms of the depenalization of intoxication as a qualifying element of the corpus delicti designated by Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation.

Keywords: law-making technique; legislator; a state of intoxication; violation of traffic rules; public relations in the field of road safety; public danger; depenalization.

Больше десяти лет прошло со дня вступления в силу Федерального закона от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации», которым в ст. 264 УК РФ добавлен квалифицирующий признак — нахождение лица, нарушившего правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в состоянии опьянения. Возвращаясь к истокам принятия данного Закона, следует отметить, что разработка последнего была инициирована Президентом РФ по результатам совещания с членами Правительства РФ еще в 2006 г. и направлена на усиление уголовной ответственности для лиц, совершивших нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090) (далее — ПДД), повлекшие тяжкий вред здоровью или смерь человека, в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ.

Появление данного элемента квалифицированного состава ст. 264 УК РФ породило множество дискуссионных вопросов среди теоретиков, практиков и общественности. Не утихает дискуссия по данному вопросу и в настоящее время. Здесь, справедливости ради, стоит отметить, что интерес к теме «пьянства» за рулем подогревают средства массовой информации, поводом служат резонансные дорожно-транспортные происшествия (далее — ДТП) с участием политических деятелей, знаменитостей, членов их семей. Вот и произошедшее недавно ДТП с участием Михаила Ефремова вновь породило жаркие дискуссии по данному вопросу, в основном сводящиеся к необходимости еще большего усиления карательного воздействия уголовного закона. Своего апогея идея ужесточения уголовной ответственности достигла в Федеральном законе от 17 июня 2019 г. № 146 ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации», которым существенным образом форсированы сроки лишения свободы за нарушение ПДД в состоянии опьянения.

При написании данной статьи автор попытался дать ответ на вопрос, нужен ли данный квалифицирующий признак составу преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, или нет в настоящее время? «Львиная доля» существующих уголовно-правовых исследований по данной проблематике посвящена вопросам реализации этого состава

преступления, тех или иных его положений [10, стр. 36—39; 14, стр. 69—73; 15, стр. 86—91]. Не затрагивая данных вопросов, остановимся на проблемах законодательно-технического совершенствования данной нормы уголовного закона, а именно процессов пенализации (депенализации). Представляется, что негативные явления, присущие данной уголовно-правовой конструкции, во многом обусловлены именно недооценкой научных основ правотворческого процесса. Динамика уголовного правотворчества относительно состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств впечатляет: с момента введения изменения и дополнения вносились восемь раз.

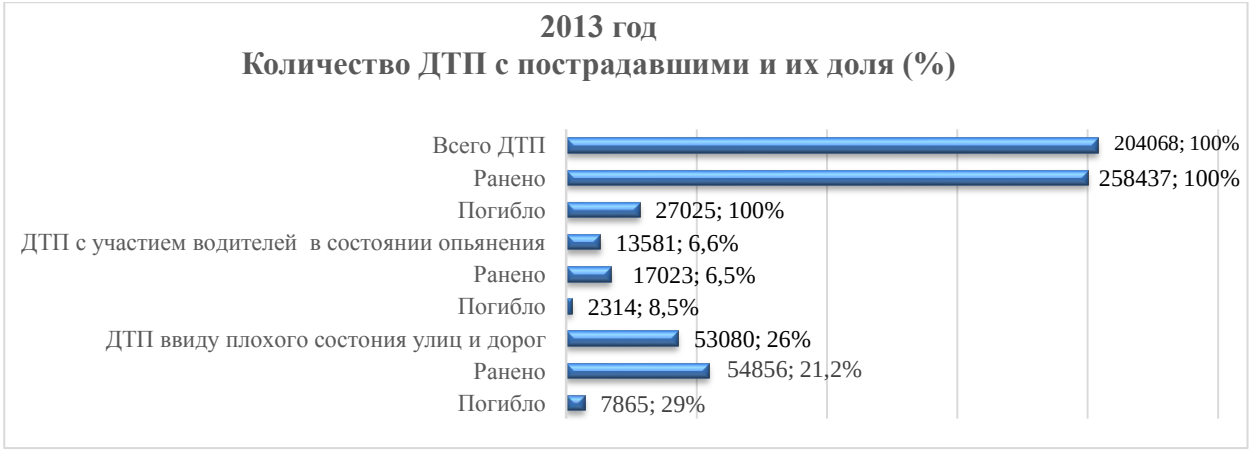
Обращаясь к теоретическим основам, отметим отсутствие в уголовно-правовой доктрине единого подхода к пониманию оснований криминализации (декриминализации) и пенализации (депенализации) деяний. Ученые отраслевики, занимающиеся данным вопросом, едины во мнении, что ключевой проблемой пенализации (депенализации) является определение оснований для осуществления такого рода деятельности. Вместе с тем стоит отметить, что подавляющее большинство авторов рассматривали основания с позиции криминализации (пенализации). Так, Г. А. Злобин связывает данные основания с определенными предпосылками, социальными причинами возникновения или изменения уголовной правовой нормы [11]. По мнению ученого, к ним следует относить появление и развитие новых общественных отношений вследствие экономического или технического прогресса, отрицательную динамику определенных деяний, скоротечное изменение вследствие каких-либо чрезвычайных ситуаций (войн, катастроф, эпидемий и др.), политической, экономической и социальной обстановки в стране, выполнение принятых обязательств в рамках международных актов. Сходно, хотя и более упрощенно, определяет искомое понятие А. И. Коробеев, сводя его к трем относительно самостоятельным группам: юридико-криминологические, социально-экономические и социально-психологические. В свою очередь, в юридико-криминологическую группу, по мнению ученого-отраслевика, входят следующие основания: степень общественной опасности, динамика деяний с учетом причин и условий, их порождающих, относительная распространенность деяний и их типичность, отсутствие действительного результата от воздействия менее репрессивными средствами, нежели уголовно-правовые, потенциал системы уголовной юстиции. Социально-экономическую группу образуют, по его мнению, следующие основания: наличие материального и морального вреда охраняемым законом общественным отношениям, низкая вероятность негативных последствий уголовно-правового запрета, существование финансовой возможности для воплощения уголовно-правового запрета на практике. В свою очередь, социально-психологическими основаниями являются: определенный уровень общественного правосознания и психологии; исторические традиции [12,

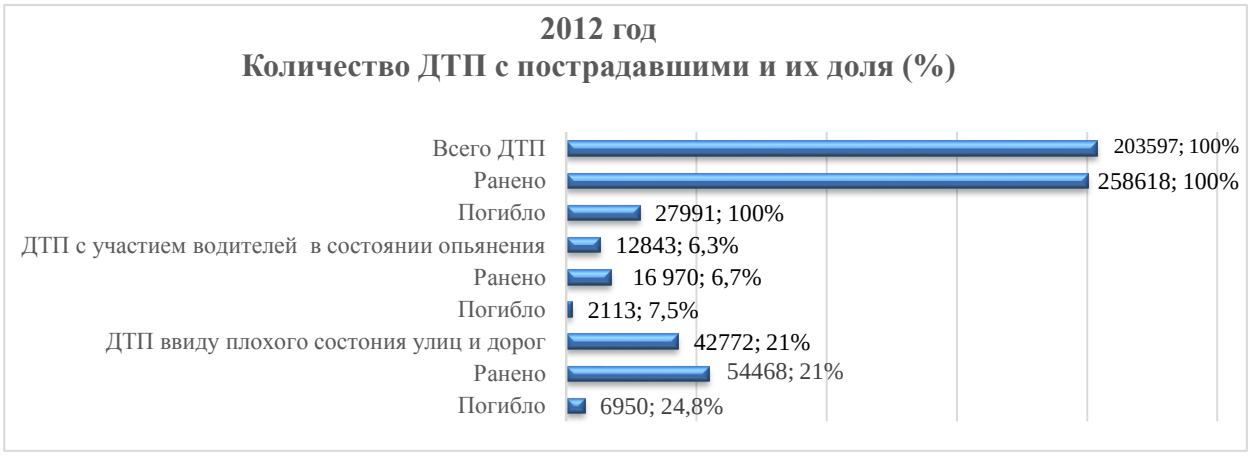
стр. 106—107]. Далее рассмотрим сложившиеся в настоящее время, по мнению автора, основания для депенализации состояния опьянения как квалифицирующего признака ст. 264 УК РФ, исходя из вышеуказанных оснований.

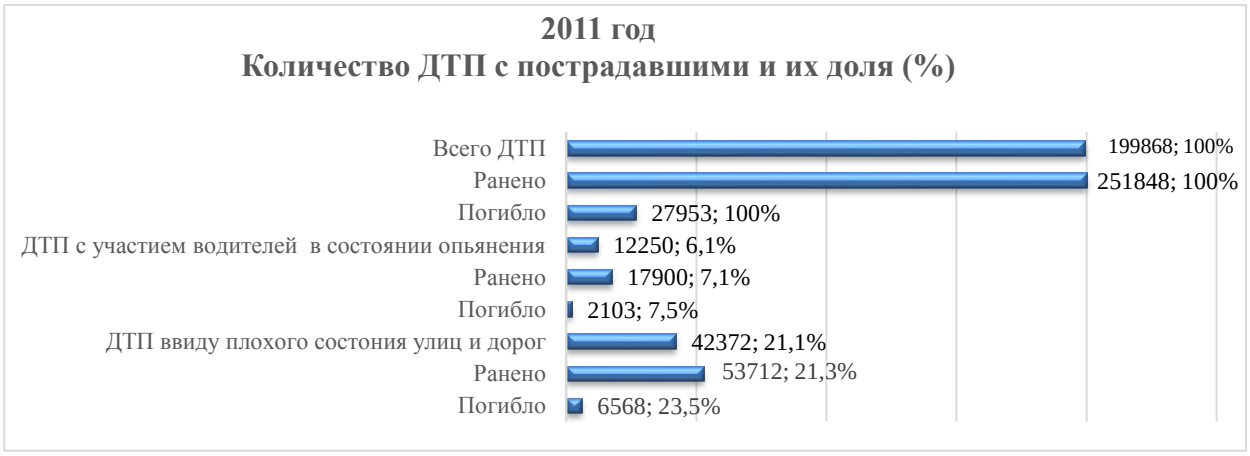
В данной статье будут рассмотрены юридико-криминологическая и социально-психологическая группа факторов, служащих, по мнению автора, основанием для депенализации; социально-экономические основания в контексте рассматриваемой проблематики, представляется, не применимы.

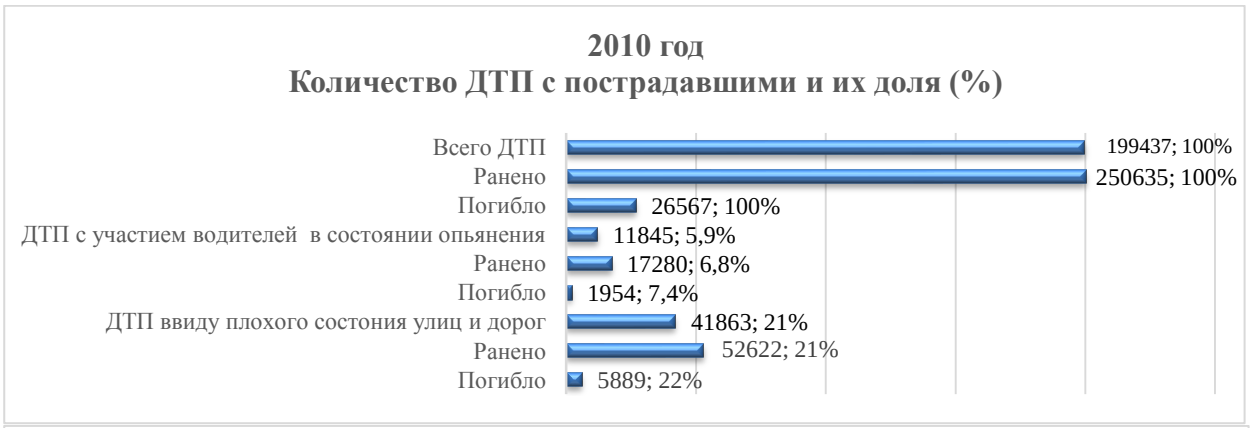
Юридико-криминологическую группу оснований, включающую относительную распространенность деяний, их типичность, динамику нарушения ПДД лицами, находящимися в состоянии опьянения, при наличии криминальных последствий, предусмотренных ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, с учетом причин и условий, их порождающих, представляется, наиболее полно позволят охарактеризовать статистические данные. В соответствии с постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» обобщением статистических данных о состоянии безопасности дорожного движения занимается Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России. Для более полной объективности представляется необходимым использовать статистику, начиная с 2010 г., так как в соответствии с постановлением Правительства РФ от 19 ноября 2008 г. № 859 в статистике аварийности, публикуемой с 2010 г., к числу погибших относятся не только лица, получившие увечья и погибшие в ДТП, но и скончавшиеся от полученных травм в течение последующих 30 суток.

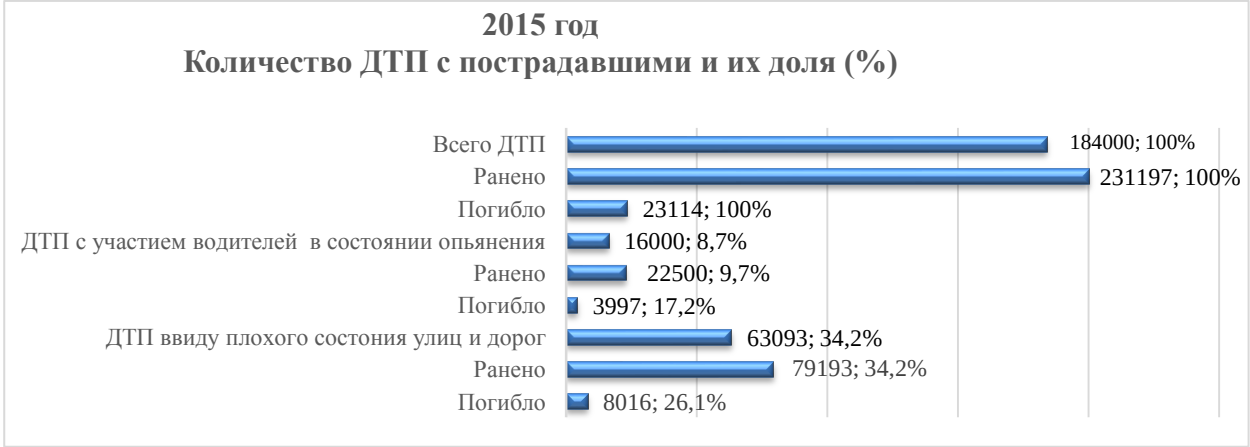
Для наглядности ниже приведем показатели общего числа ДТП с пострадавшими, начиная с 2010 г. по первое полугодие 2020 г., согласно официальным данным ГИБДД [Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения: показатели состояния безопасности дорожного движения: статистика // URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 14 июля 2020 г.)]. Для сравнительного анализа приведем статистику количества ДТП, совершаемых водителями, находящимися в состоянии опьянения, и число ДТП, причинами которых послужило неудовлетворительное состояние улиц и дорог.

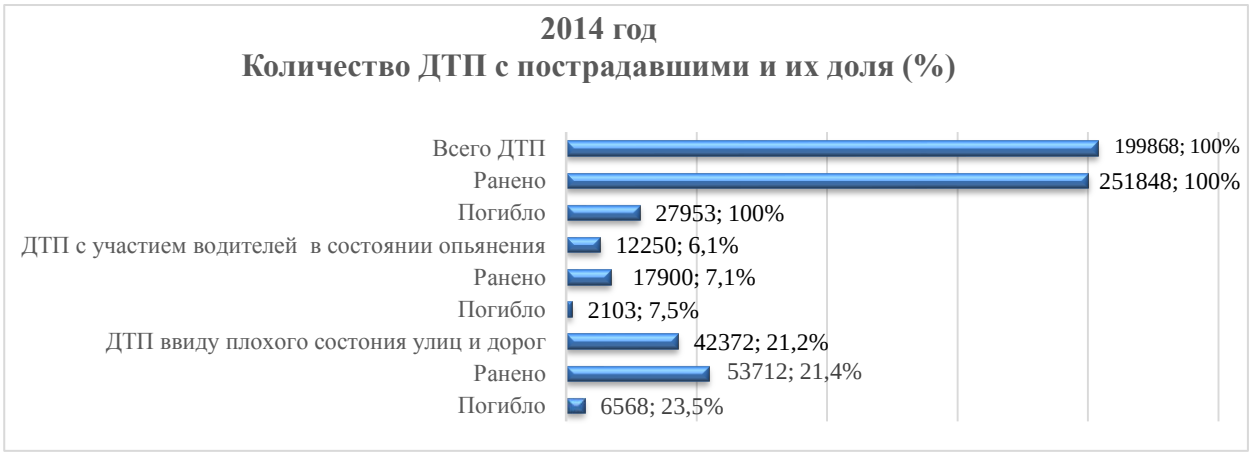


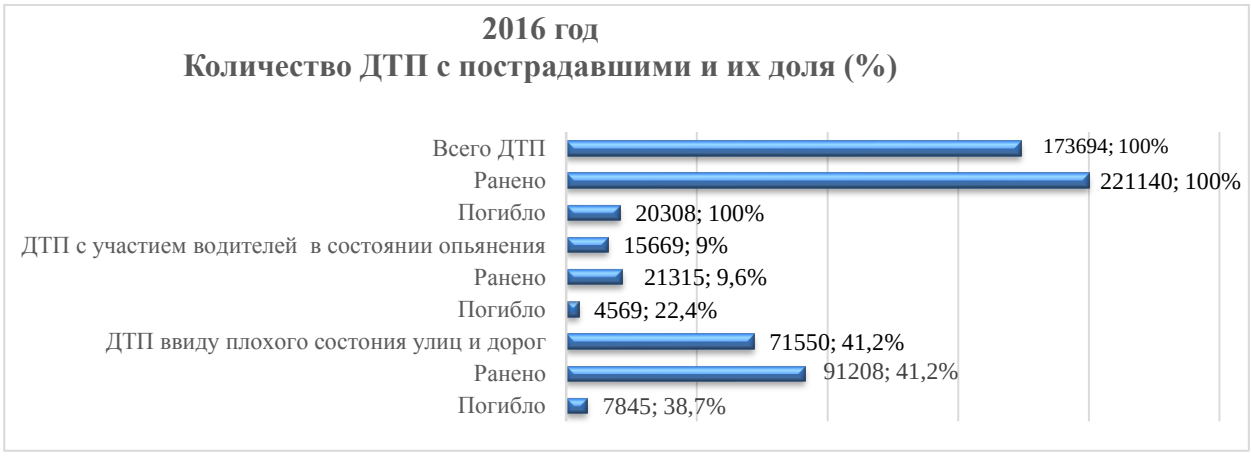

2012 год
Количество ДТП с пострадавшими и их доля (%)
Всего ДТП
203597; 100%
Ранено
258618; 100%
Погибло
27991; 100%
ДТП с участием водителей в состоянии опьянения
12843; 6,3%
Ранено
16 970; 6,7%
Погибло
2113; 7,5%
ДТП ввиду плохого состония улиц и дорог
42772; 21%
Ранено
54468; 21%
Погибло
6950; 24,8%


2011 год
Количество ДТП с пострадавшими и их доля (%)
Всего ДТП
199868; 100%
Ранено
251848; 100%
Погибло
27953; 100%
ДТП с участием водителей в состоянии опьянения
12250; 6,1%
Ранено
17900; 7,1%
Погибло
2103; 7,5%
ДТП ввиду плохого состония улиц и дорог
42372; 21,1%
Ранено
53712; 21,3%
Погибло
6568; 23,5%

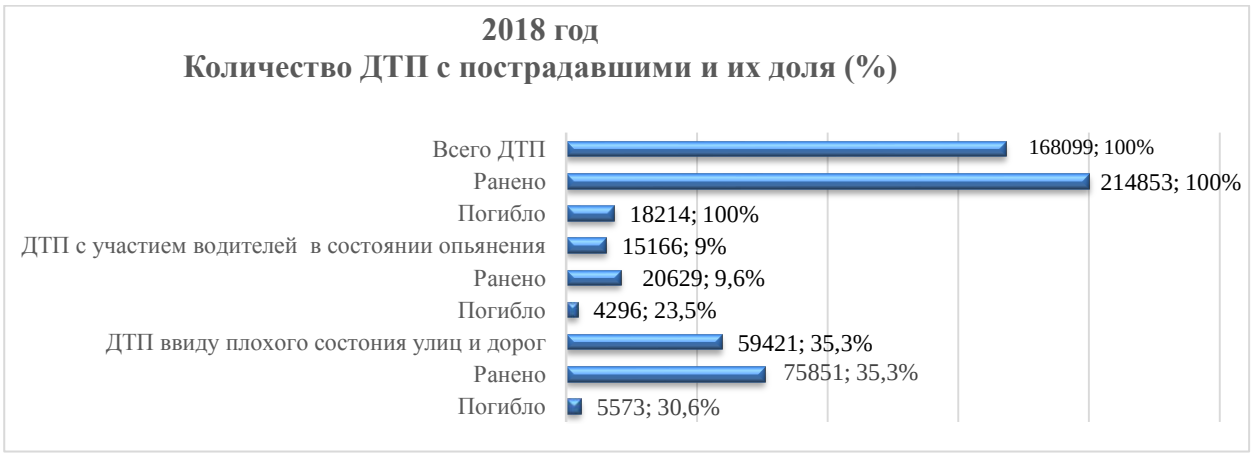

2010 год
Количество ДТП с пострадавшими и их доля (%)
Всего ДТП
199437; 100%
Ранено
250635; 100%
Погибло
26567; 100%
ДТП с участием водителей в состоянии опьянения
11845; 5,9%
Ранено
17280; 6,8%
Погибло
1954; 7,4%
ДТП ввиду плохого состония улиц и дорог
41863; 21%
Ранено
52622; 21%
Погибло
5889; 22%

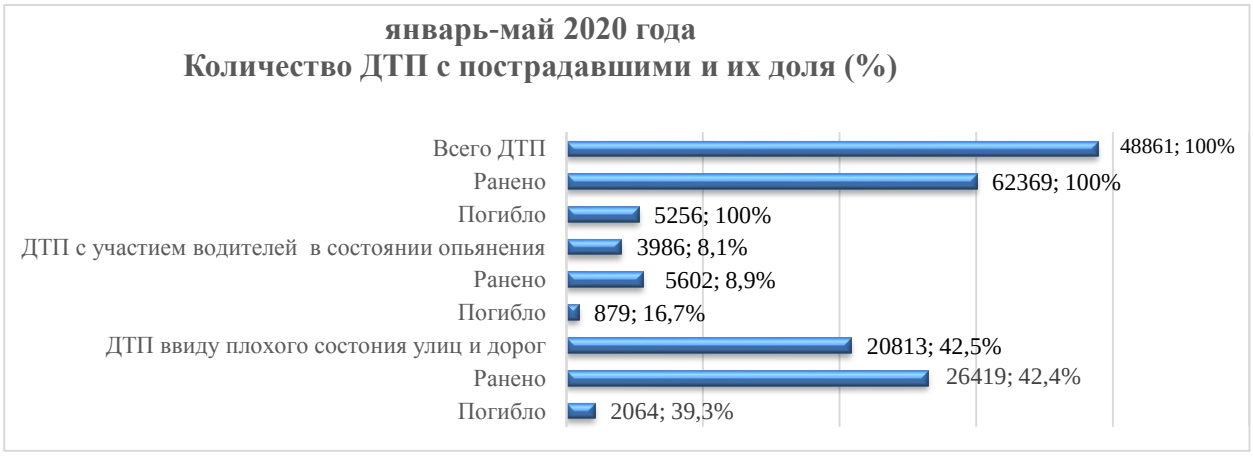

2015 год
Количество ДТП с пострадавшими и их доля (%)
Всего ДТП
184000; 100%
Ранено
231197; 100%
Погибло
23114; 100%
ДТП с участием водителей в состоянии опьянения
16000; 8,7%
Ранено
22500; 9,7%
Погибло
3997; 17,2%
ДТП ввиду плохого состония улиц и дорог
63093; 34,2%
Ранено
79193; 34,2%
Погибло
8016; 26,1%

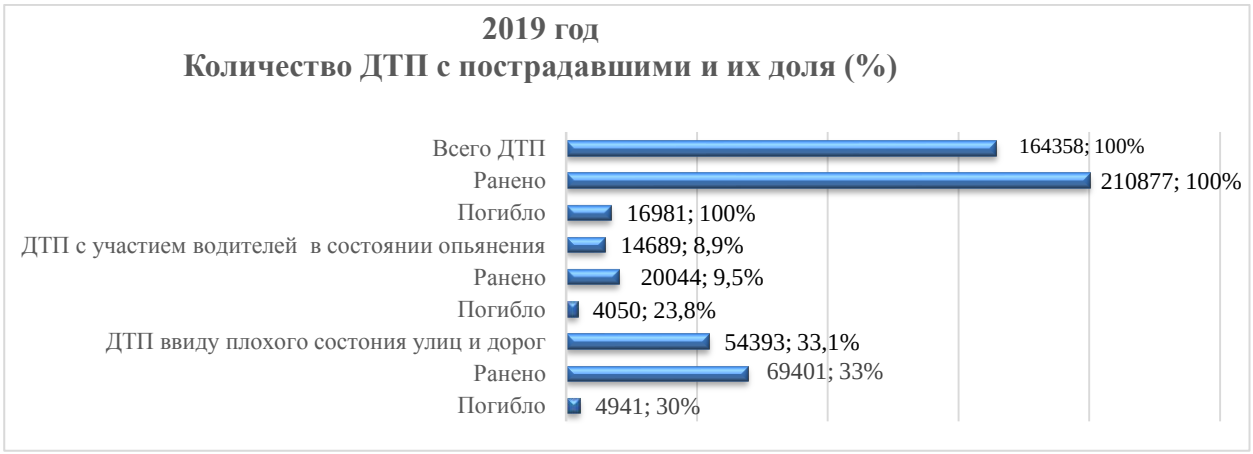

2014 год
Количество ДТП с пострадавшими и их доля (%)
Всего ДТП
199868; 100%
Ранено
251848; 100%
Погибло
27953; 100%
ДТП с участием водителей в состоянии опьянения
12250; 6,1%
Ранено
17900; 7,1%
Погибло
2103; 7,5%
ДТП ввиду плохого состония улиц и дорог
42372; 21,2%
Ранено
53712; 21,4%
Погибло
6568; 23,5%


2016 год
Количество ДТП с пострадавшими и их доля (%)
Всего ДТП
173694; 100%
Ранено
221140; 100%
Погибло
20308; 100%
ДТП с участием водителей в состоянии опьянения
15669; 9%
Ранено
21315; 9,6%
Погибло
4569; 22,4%
ДТП ввиду плохого состония улиц и дорог
71550; 41,2%
Ранено
91208; 41,2%
Погибло
7845; 38,7%

2017 год
Количество ДТП с пострадавшими и их доля (%)
Всего ДТП
169432; 100%
Ранено
215374; 100%
Погибло
19088; 100%
ДТП с участием водителей в состоянии опьянения
14972; 8,8%
Ранено
20300; 9,4%
Погибло
4336; 22,7%
ДТП ввиду плохого состония улиц и дорог
67896; 40,1%
Ранено
86070; 39,9%
Погибло
6990; 36,6%


2018 год
Количество ДТП с пострадавшими и их доля (%)
Всего ДТП
168099; 100%
Ранено
214853; 100%
Погибло
18214; 100%
ДТП с участием водителей в состоянии опьянения
15166; 9%
Ранено
20629; 9,6%
Погибло
4296; 23,5%
ДТП ввиду плохого состония улиц и дорог
59421; 35,3%
Ранено
75851; 35,3%
Погибло
5573; 30,6%





Вышеприведенные статистические данные позволяют сделать вывод о том, что в среднем в Российской Федерации, начиная с 2010 г. 90—93% всех ДТП и 76—79% всех смертей происходит по вине трезвых водителей. По вине пьяных водителей, начиная с 2010 г., в среднем происходит 6—9% ДТП, в результате которых число погибших составляет 16,6%. Вместе с тем сопутствующее влияние недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети в среднем ежегодно приводит к 35% совершенных ДТП и 30% погибших, что позволяет говорить о том, что в нашей стране «пьяные дороги» не дают покоя трезвым водителям.

Согласно данным Научного центра безопасности дорожного движения [4, стр. 4; 5, стр. 4; 6, стр. 4; 7, стр. 4; 8, стр. 4] девять из десяти ДТП происходит в результате нарушения ПДД водителями транспортных средств. Основными причинами аварийности из-за нарушения ПДД водителями транспортного средства являются: несоответствие скорости конкретным условиям движения или ее превышение, несоблюдение очередности проезда перекрестков, нарушение правил проезда пешеходных переходов, выезд на полосу встречного движения. Наибольшее количество погибших согласно данным Научного центра безопасности дорожного движения зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения, несоответствия скорости конкретным условиям движения или ее превышения, нарушения правил расположения

транспортного средства на проезжей части, а также несоблюдения очередности при проезде перекрестков. Как мы можем видеть, большинство ДТП, в том числе с тяжкими последствия, совершается лицами, не находящимися в состоянии опьянения, прежде всего, как нам представляется, по причине низкой культуры поведения на дорогах. В связи с этим заслуживающим внимания представляется мнение Президента АНО «Центр по пропаганде безопасности движения на транспорте “Движение без опасности”» Н. В. Агре, что именно несовершенство культуры, воспитания, уважения участников дорожного движения приводит к тому, что люди могут себе позволить нарушать ПДД, рискуя своей жизнью и жизнью окружающих [1, стр. 159—160].

Резюмируя данные основания для депенализации состояния опьянения как квалифицирующего признака состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, отметим, что изучение официальной статистики ГИБДД, а также официальных публикаций МВД России показывает, что каждый год отчетность содержит «затертые» формулировки: несмотря на принимаемые меры, не удалось достичь существенного снижения количества ДТП, в том числе водителями, находящимися в состоянии опьянения. В данном случае необходимо говорить о недоработках правоприменителей (органы прокуратуры, МВД России и др.). Пенализация состояния опьянения как квалифицирующего признака ст. 264 УК РФ не дала положительных результатов, более того, как показывает статистика, с 2016 г. наблюдается относительный рост числа ДТП, совершенных лицами, находящимися в состоянии опьянения.

Далее рассмотрим такие основания депенализации, как степень общественной опасности, возможность воздействия на нарушения ПДД, совершенные водителями в состоянии опьянения менее репрессивными средствами, и проведем анализ сложившейся практики реализации ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ.

Общественная опасность деяния говорит о его социальной нетерпимости обществом. Можно сказать, что чем выше (значимее) уровень социальной нетерпимости к деянию, тем более репрессивные средства реагирования следуют со стороны государства для лиц, их совершивших. Общественная опасность не зависит от воли законодателя и должна определяться исходя из сложившихся в данный период социальных ценностей, которым неизбежно присущ субъективный характер. Оценка деяния членами общества как общественно опасного субъективна, так как исходит из сознания людей и опирается на их жизненный опыт, представления о добре и зле. Л. М. Прозументов справедливо отмечает, что «деяние опасно не потому, что его так оценил законодатель, а потому, что оно по своему объективному содержанию противоречит нормальным условиям жизни данного общества» [13, стр. 82]. Таким образом, возникающие, существующие и изменяющиеся общественные отношения, а значит и решения федерального

законодателя по установлению уголовно-правового запрета, должны быть объективными.

«Эмоциональная» правотворческая деятельность, подогреваемая СМИ, приводит к наполнению УК РФ массивом норм без их детальной проработки. Так было недавно с решением вопроса об ужесточении уголовной ответственности за нарушения санитарно-эпидемиологических правил [см.: Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 100-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»] (ст. 236 УК РФ) и рядом иных законов о внесении изменений в УК РФ [см.: Федеральный закон от 7апреля 2020 г. № 112-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» (УК РФ дополнен ст. 243.4, предусматривающей уголовную ответственность за уничтожение либо повреждение воинских захоронений, *прим. авт.*); Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 100-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» (УК РФ дополнен ст. 207.1, устанавливающей уголовную ответственность за публичное распространение заведомо ложной информации об обстоятельствах, представляющих угрозу жизни и безопасности граждан, и ст. 207.2., установившей уголовную ответственность за публичное распространение заведомо ложной общественно значимой информации, повлекшее тяжкие последствия, *прим. авт.*)], принимаемых и подписываемых Президентом РФ в срок не более одного месяца с момента регистрации законопроекта в нижней палате парламента. Представляется, что таким же «скорым на руку» был и законопроект о дополнении ст. 264 УК РФ квалифицирующим признаком нахождение водителя, нарушившего ПДД, и эксплуатация транспортных средств в состоянии опьянения. В данном случае обращает на себя внимание не срок принятия данного законопроекта (15 августа 2008 г. регистрация законопроекта в Государственной Деме; 13 февраля 2009 г. подписание Президентом РФ), а немногословность обоснования его принятия. В пояснительной записке к законопроекту Правительство РФ указало: ввиду того, что каждое 13-е ДТП совершается нетрезвым водителем (Правительством РФ была использована статистика за шесть месяцев 2017 г., *прим. авт.*), существующая ситуация, когда санкции ст. 264 УК РФ являются одинаковыми как для водителей, находившихся в состоянии опьянения, так и для трезвых водителей, является несправедливой [Официальный сайт системы обеспечения законодательной деятельности. Главная. Объекты законотворчества. Законопроект 93181-5 // URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/93181-5 (дата обращения: 17 июля 2020 г.)].

Можно говорить, что «эмоциональное» принятие законов становится в настоящее время нормой для законодателя. Так, выступая 8 июля 2020 г

перед журналистами на брифинге, посвященном законопроекту о приравнивании отчуждения территорий к экстремизму, спикер Государственной Думы В. В. Володин говорит о «приоритетном порядке» его рассмотрения [см.: Проект о признании отчуждения территорий экстремизмом могут рассмотреть 14 июля 2020 года. Официальный сайт информационного агентства ТАСС // URL: https://tass.ru/politika/8911845 (дата обращения: 14 июля 2020 г.)]. Конечно понятно, что есть перечень законопроектов, подлежащих первоочередному рассмотрению (ст. 50 Регламента Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации: утвержден постановлением Государственной Думы от 22 января 1998 г. № 2134-II ГД), но первоочередной порядок не подразумевает автоматическую скоропостижность в принятии законов, наоборот, речь идет о тщательной проработке вопроса субъектом законодательной инициативы, которому, кроме того, в соответствии со ст. 8 Федерального закона от 13 июня 1996 г. № 64-ФЗ «О введении в действие Уголовного кодекса Российской Федерации» необходимо получить отзывы из Верховного Суда РФ и Правительства РФ, профильных комитетов, совета Государственной Думы и др.

Анализ специальной литературы показывает, что большинство исследователей связывает общественную опасность с материальной сущностью преступлений, как негативного социального явления, причинившего вред или создавшего опасность причинения вреда охраняемым уголовным законом общественным отношениям [2, стр. 100; 3, стр. 9—12; 17, стр. 135]. Общественную опасность деяния определяет набор внутренних и внешних факторов. Внутренние факторы относятся к структурным элементам самой общественной опасности и выступают в качестве оснований криминализации посягательства. Оказывающие влияние на характер и степень общественной опасности, демонстрирующие какие производные обусловливают общественную опасность элементов структуры, являются факторы, находящиеся вне ее структуры. В контексте рассматриваемой проблематики заслуживающим внимания является мнение Н. Ф. Кузнецовой и В. Д. Филимонова, что при криминализации посягательства не должны приниматься во внимание какие-либо социально-психологические признаки личности лица, совершившего криминальное деяние. Данные обстоятельства, по мнению авторов, должны учитываться в прямо предусмотренных уголовным законом случаях при решении вопроса об индивидуализации уголовной ответственности и наказания [9, стр. 62; 16, стр. 24]. Данная позиция авторов представляется весьма справедливой, так как основана на сложившейся в уголовно-правовой доктрине парадигме, что граждане оцениваются по их поступкам.

Очевидно, законодатель проигнорировал вышеизложенные доводы и включил состояние опьянения как социально-психологический признак в состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. У авторов данного

закона, наперекор сложившейся позиции, деяние подлежит оценке применительно к конкретному свойству личности. Л. М. Прозументов прав, что «включение личности виновного в число признаков состава преступления означает отказ от признания состава преступления единственным основанием уголовной ответственности» [13, стр. 85]. Воля федерального законодателя раскрывает замысел уголовно-правового разрешения вопроса, который должен быть непротиворечиво выражен не только в форме права, но и в его содержании. Данный факт диктует необходимость тщательного исследования правотворцем основ пенализации общественных отношений.

Обратившись к п. 2.7 ПДД, мы увидим, что водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения. Очевидно, что законодатель отдал предпочтение одному из вышеуказанных социально-психологических признаков личности (состояние опьянения), опираясь исключительно на статистические данные. Но как же быть с нарушениями ПДД ввиду иных состояний, официальная статистика по которым не ведется? Возникает закономерный вопрос: чем общественная опасность состояния опьянения выше, например, опасности болезненного или утомленного состояния, ведь и одно, и другое согласно закону влияет на безопасность дорожного движения?

Теперь следует посмотреть, как реализуются ч. 2, 4 и 6 ст. 263 УК РФ на практике. В частности, практический интерес представляет обоснование судами причинно-следственной связи между состоянием опьянения и наступившими тяжкими последствиями.

Проведенное в ходе написания данной статьи изучение с помощью ресурса Государственной автоматизированной системы «Правосудие» 350 приговоров судов общей юрисдикции Воронежской, Липецкой, Тульской, Курской, Брянской, Белгородской областей показало, что 72% уголовных дел за преступления, предусмотренные ч. 2, 4 и 6 ст. 263 УК РФ, были рассмотрены в особом порядке, без исследования доказательств. Изучение десятков судебных решений по указанным частям ст. 264 УК РФ показало, что лишь в единичных случаях суды надлежащим образом выясняли причинно-следственную связь между наличием состояния опьянения и ДТП, повлекшим тяжкий вред здоровья или смерть потерпевших.

Например, Ф. обвинялся по п. «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ. Судом в описательной части приговора указано, что ДД.ММ.ГГГГ около 11 часов 40 минут Ф., в нарушение п. 2.7 ПДД, находясь в состоянии алкогольного опьянения, ставящем под угрозу безопасность движения, управляя технически исправным автомобилем ВАЗ, с пассажирами двигался по автодороге «Павловск — Калач — Петропавловка» Калачеевского района

Воронежской области. В мотивировочной части суд указал, что между действиями Ф., находящегося в состоянии опьянения, в результате которых грубо нарушены ПДД, и ДТП, в результате которого по неосторожности потерпевшей причинен тяжкий вред здоровью, имеется прямая причинная связь [приговор Калачеевского районного суда Воронежской области от 31 октября 2019 г. Дело № 1-227/2019 // URL: https://kalacheevsky--vrn.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&name_op=case&_uid=23e6b416-3cb8-4a46-8558-5de8e3c6fd6e&_deloId=1540006&_caseType=0&_new=0&_doc=1&srv_num=1&_hideJudge=0].

Другой характерный пример. Б. обвинялся в том, что, управляя автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, нарушил ПДД, что повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 2 ст. 264 УК РФ (в ред. Федерального закона от 31 января 2014 г. № 528-ФЗ)). Стороной защиты в рамках расследования уголовного дела эксперту был поставлен вопрос о наличии причинно-следственной связи между нахождением лица в состоянии опьянения и ДТП. Факт, что нахождение лица в состоянии опьянения снижает уровень контроля водителя за движением и т.д., понятен, но как данное состояние влияет на конкретную ситуацию? В данном случае, говоря об обоснованности, автор, прежде всего, проводит аналогию со ст. 107 УК РФ (убийство, совершенное в состоянии аффекта), где при расследовании уголовного дела в обязательном порядке назначается судебно-психиатрическая экспертиза с целью установления факта нахождения лица в состоянии аффекта и выявлении причинно-следственной связи между данным состоянием и убийством человека. В экспертном заключении указано, что расчет технической возможности имеет место, только если водитель двигался на зеленый сигнал светофора. Поскольку сигнал светофора экспертом-видеотехником не установлен, техническая возможность была рассчитана условно. При расчете времени реакции водителя на возникшую опасность не учитывается нахождение в состоянии алкогольного опьянения, поскольку водитель обязан управлять транспортным средством только в трезвом состоянии, иное запрещено ПДД, в связи с чем в методических рекомендациях таких параметров расчетов не приведено [приговор Железнодорожного районного суда г. Воронежа от 2 марта 2020 г. Дело № 1-19/2020 // URL: https://zheleznodorozhny--vrn.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&name_op=case&_uid=749c83cc-e802-4d11-b5fb-3f4e6541b07a&_deloId=1540006&_caseType=0&_new=0&_doc=1&srv_num=1&_hideJudge=0].

Курский областной суд при вынесении апелляционного приговора указывает, что нарушение п. 1.5, 9.1, 9.1 (1), 9.3, 9.7 и 9.9 Правил дорожного движения РФ не состоит в прямой причинно-следственной связи с

наступившими последствиями, поскольку из обвинительного заключения и материалов уголовного дела следует, что тяжкий вред здоровью потерпевшего был причинен не в результате пересечения Р. сплошной линии дорожной разметки, выезда на встречную полосу и движения по обочине, которые были неконтролируемыми, а вследствие превышения скоростного режима и состояния алкогольного опьянения, которые в совокупности привели к утрате контроля за движением автомобиля и не позволили избежать его опрокидывания [апелляционный приговор Курского областного суда от 20 мая 2020 г. Дело № 22-579 // URL: https://oblsud--krs.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=38472433&delo_id=4&new=4&text_number=1].

Во всех остальных случаях в приговоре суда присутствовали стандартные формулировки, что лицо совершило нарушение ПДД в состоянии опьянения, между нарушением и наступившими последствиями имеется прямая причинно-следственная связь. Например, «Между действиями С., в результате которых грубо нарушены правила дорожного движения, и дорожно-транспортным происшествием, в результате которого по неосторожности потерпевшей причинен тяжкий вред здоровью, имеется прямая причинная связь» [приговор Алексеевского районного суда Белгородской области от 5 августа 2019 г. Дело №1-69/19 // URL: https://alekseevsky--blg.sudrf.ru/modules.php?name=sdp2#id=3_3c3e1b4797a4cdc004cf277a564e509e&shard=r31&from=p&r=%7B%22groups%22:%5B%22r31%22%5D,%22sortField%22:%22case_common_doc]. «Давая правовую оценку действиям подсудимой, суд исходит из установленных приведенными выше доказательствами обстоятельств дела. Согласно им А. в нарушение п. 2.7, п. 19.1 Правил дорожного движения РФ, на автомобиле, не имея возможности должным образом контролировать ситуацию на дороге, находясь в состоянии алкогольного опьянения**,** не включив фары дальнего или ближнего света, в темное время суток, при атмосферных явлениях в виде дымки и дождя, двигалась по автодороге Курск-Касторное. Не предвидя возможности наступления общественно-опасных последствий своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должна была и могла предвидеть эти последствия, не учтя дорожные и метеорологические условия, в нарушение п. 1.4, п. 9.7 Правил дорожного движения РФ, допустила преступную небрежность — выехала на полосу встречного движения, где совершила столкновение с движущимся во встречном направлении автомобилем под управлением водителя М. В результате совершенного ДТП водителю М. согласно заключению эксперта были причинены телесные повреждения, причинившие тяжкий вред здоровью. Между нарушениями п. 1.4, п. 2.7, п. 9.7, п. 19.1 Правил дорожного движения РФ, допущенными А., и наступившими последствиями в виде причинения тяжких телесных

повреждений М. имеется прямая причинная связь, поскольку А. знала и имела возможность соблюдать Правила дорожного движения РФ» [приговор Советского районного суда г. Курска от 28 сентября 2019 г. Дело № 1 — 38/2019 // URL: https://sovetsky--krs.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=7727608&delo_id=1540006&new=0&text_number=1]. Следующий пример. «При решении вопроса о квалификации действий подсудимого суд принимает во внимание, что И., являясь лицом, управляющим автомобилем и находящимся в состоянии опьянения, проявляя преступное легкомыслие, предвидя возможность наступления общественно-опасных последствий своих действий в виде дорожно-транспортного происшествия, которое могло повлечь причинение тяжкого вреда здоровью двум лицам, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывая на предотвращение этих последствий, допустил нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации, которые состоят в прямой причинной связи с наступившими общественно опасными последствиями в виде причинения тяжкого вреда здоровью двум лицам. При таких обстоятельствах действия подсудимого суд квалифицирует по п. “а” ч. 2 ст. 264 УК РФ» [приговор Фатежского районного суда Курской области от 05 марта 2020 г. Дело № 1-26/2019 // URL: https://fatezhsky--krs.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=34689402&delo_id=1540006&new=0&text_number=1].

Безусловно, с такой практикой согласиться нельзя. Представляется, что установление только одного факта — нахождения лица в состоянии опьянения — недостаточно для вменения судом ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, — по делу должна быть установлена прямая причинно-следственная связь между пребыванием лица в таком состоянии и наступившими последствиями. Хотя такая прямая обязанность и не закреплена в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», но для установления действительной степени вины и вынесения справедливого решения по уголовному делу состояние опьянения как отягчающее обстоятельство должно получать в приговоре должную мотивацию и обоснование. Конституционный Суд РФ в Постановлении от 8 декабря 2003 г. № 18-П указал, что суд как орган правосудия призван обеспечивать в судебном разбирательстве соблюдение требований, необходимых для вынесения правосудного приговора, т.е. обоснованного и справедливого решения по делу. В рамках уголовного судопроизводства это предполагает, по меньшей мере, установление обстоятельств происшествия, в связи с которым было возбуждено уголовное дело, его правильную правовую оценку, выявление конкретного вреда,

причиненного обществу и отдельным лицам, и действительной степени вины (или невиновности) лица в совершении инкриминируемого деяния.

Выходом из сложившейся ситуации может быть, прежде всего, опора на сложившуюся судебную практику по вопросу практического применения ч. 1.1 ст. 63 УК РФ, предоставляющей суду возможность в зависимости от характера и степени общественной опасности преступления, обстоятельств его совершения и личности виновного признать обстоятельством, отягчающим наказание, совершение преступления в состоянии опьянения. Так, по делу Г. и М., осужденных по приговору Свердловского областного суда от 19 ноября 2014 г. п. «ж» ч. 2 ст. 105 УК РФ за убийство группой лиц Ф., Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ указала, что суд правильно признал в качестве отягчающего наказания совершение преступления в состоянии алкогольного опьянения, которым, с учетом обстоятельств содеянного осужденными, было обусловлено совершение ими особо тяжкого преступления [апелляционное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ от 22 января 2015 г. по делу № 45-АПУ14-74].

Что касается ответа на вопрос о возможности воздействия на нарушения ПДД, повлекших тяжкий вред здоровью, смерть человека, то он представляется очевидным: деяние исходит из масштабов бедствия, представляет высокую общественную опасность и должно иметь уголовно-правовую оценку.

Наконец, рассмотрим социально-психологические основания для депенализации состояния опьянения как квалифицирующего признака состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ: уровень общественного сознания и психологии и исторические традиции.

Масштабы злоупотребления алкогольной продукцией в России представляют большую социальную проблему, оказывающую негативное воздействие на социально-экономическое развитие общества, являются детерминантом, обусловливающим демографические проблемы, рост заболеваемости, смертности, а также преступности. В состоянии алкогольного опьянения ежегодно совершаются многочисленные преступления: убийства, причинение тяжкого вреда здоровью, изнасилования, хулиганство, грабежи, разбои, угоны автотранспорта.

В целях уменьшения масштабов злоупотребления алкогольной продукцией и профилактики алкоголизма среди населения России распоряжением Правительства РФ от 30 декабря 2009 г. № 2128-р была одобрена Концепция реализации государственной политики по снижению масштабов злоупотребления алкогольной продукцией и профилактике алкоголизма среди населения Российской Федерации на период до 2020 года. Не вдаваясь в полемику о плюсах и минусах в вопросах реализации данной Концепции, отметим, что говорить о существенном положительном результате не приходится, что подтверждает статистика

потребления алкогольной продукции в нашей стране. Так, по сведениям, опубликованным европейским бюро Всемирной организации здравоохранения в 2020 г., в 2019 г. потребление алкоголя среди взрослых (зарегистрированное потребление алкоголя определяется как годовой объем продаж чистого алкоголя в литрах на человека в возрасте 15 лет и старше) в нашей стране составило 11,2 л, что по сравнению с показателем 2010 г. говорит об общем его снижении на 4,1 л [URL: https://www.euro.who.int/ru/health-topics/disease-prevention/alcohol-use/publications/2019/status-report-on-alcohol-consumption,-harm-and-policy-responses-in-30-european-countries-2019 (дата обращения: 20 июля 2020 г.)].

Говоря об исторических традициях, не откроем секрет, что русский человек любит выпить и в радости, и в горе,— таков уж наш генетический код. Эта проблема возникла не сиюминутно: так, Стоглавый собор (1551 г.) говорит о недостатках трезвости у церковнослужителей и монашествующих. С XV в. в Российской империи вводится монополия на производство и продажу алкоголя, при этом простым людям воспрещалось варить и употреблять на дому алкоголь, дабы не лишать доходности принадлежащие государству питейные заведения [URL: https://ria.ru/20120609/668377156.html (дата обращения: 20 июля 2020 г.)]. Снижение потребления можно было наблюдать лишь в 1914—1917 гг. Так, по сравнению с Европой, в данный временной промежуток был самый низкий уровень потребления алкогольной продукции — 0,83 л абсолютного алкоголя (безводного спирта) в расчете на душу населения, но с середины 1970-х гг. началось существенное увеличение ее потребления. К началу 1990-х гг. потребление учтенной алкогольной продукции на душу населения составило 5,4 л абсолютного алкоголя (безводного спирта) в год, а к 2008 г. оно возросло до 10 л, т.е. в 1,8 раза (раздел II упомянутой выше Концепции).

Таким образом, отметим, что проблема злоупотребления алкоголем есть, и она, к сожалению, остается нерешенной и в настоящее время. Представляется, что бороться с ней надо менее репрессивными средствами (путем запретов продажи алкоголя в ночное время, увеличения возраста продажи алкогольной продукции и др.), усилением, как отмечалось ранее, эффективности работы сотрудников МВД России, прокуратуры и других правоохранительных и контролирующих органов.

Конечно, можно и дальше идти по пути ужесточения уголовной ответственности за нарушения ПДД, совершенные в состоянии опьянения и повлекшие тяжкие последствия (ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ), при этом можно развернуться и в сторону лиц, ехавших с данном лицом в одном транспортном средстве, по примеру Германии, но нужно ли нам это? Ведь слепое следование за иноземным правом в уголовном правотворчестве без учета нашей ментальности показало свою неэффективность [Генеральная Ассамблея ООН объявила 2011—2020 годы «Десятилетием действий по

обеспечению безопасности дорожного движения». Одним из первостепенных направлений деятельности, является противодействие вождению в состоянии опьянения. Центр новостей ООН // URL: http://www.un.org/russian/news/story.asp?NewsID]. Окончательно это было подтверждено путем закрепления в ст. 79 Конституции РФ положения, согласно которому «Решения межгосударственных органов, принятые на основании положений международных договоров Российской Федерации в их истолковании, противоречащем Конституции Российской Федерации, не подлежат исполнению в Российской Федерации».

В настоящее время в обществе действительно существует запрос на справедливость, но справедливость не должна порождать «эмоциональное» принятие законов. Справедливость есть один из принципов действующего УК РФ (ст. 6) и подразумевает соответствие наказаний и иных мер уголовно-правового характера характеру и степени общественной опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного. Также принцип справедливости устанавливает законодательный запрет на двойную уголовную ответственность за одно и то же преступление. Но он не подразумевает взятие уголовных дел на особый контроль председателем Государственной Думы, как это происходит в деле М. Ефремова. Возникает закономерный вопрос: а как же будут расследоваться иные дела, без особого контроля? В связи с этим представляется неуместным связывание совершения конкретного преступления знаменитостью или политическим деятелем и немедленное появление предложения об ужесточении уголовной ответственности за данное криминальное деяние.

В связи с изложенным полагаем, что необходимо исключить из ст. 264 УК РФ данный квалифицирующий признак. При появлении соответствующих экспертных методик расчета влияния состояния опьянения на нарушение ПДД суды могут применять ч. 1.1 ст. 63 УК РФ, что обеспечит единство уголовно-правового регулирования в сфере уголовной ответственности лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения, а также соблюдение конституционных принципов равенства, справедливости и гуманизма

Литература

1. Агре, Н. В. Безопасность участников дорожного движения в контексте культуры // Вестник экономики, права и социологии. — 2015. — № 1. — С. 159—160.

2. Винокуров, В. Н. Общественная опасность и объект преступления // Современное право. — 2018. — № 11. — С. 100

3. Гарбатович, Д. А. Общественная опасность и состав преступления // Российский судья. — 2019. — № 10. — С. 9—12.

4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2015 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2016.

5. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2017.

6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018.

7. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2018 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019. С. 4.

8. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2019 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020.

9. Кузнецова Н. Ф. Преступление и преступность. — Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1969.

10. Непомнящая, Т. В. Совершение преступления в состоянии опьянения как отягчающее наказание обстоятельство / Т. В. Непомнящая, С. В. Савин // Уголовное право. — 2015. — № 6. — С. 36—39.

11. Основания уголовно-правового запрета. Криминализация и декриминализация. — Москва, 1982.

12. Полный курс уголовного права : в 5 томах. Том 1 / под редакцией А. И. Коробеева. — Санкт-Петербург, 2008.

13. Прозументов, Л. М. Основание криминализации (декриминализации) деяний // Вестник Томского государственного университета. Право. — 2014. — № 4(14).

14. Решняк, М. Г. К вопросу о целесообразности введения в УК РФ состава преступления с административной преюдицией на примере криминализации нарушения Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Современное право. — 2020. — № 2. — С. 69—73

15. Рубцова, А. С. Ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Вестник Омской юридической академии. — 2018. — № 1. — С. 86—91.

16. Филимонов, В. Д. Криминологические основы уголовного права. — Томск : Изд-во Том. ун-та, 1981.

17. Ширяев, А. Ю. Общественная опасность и противоправность преступления: проблемы соотношения и оценки // Российский юридический журнал. — 2017. — № 6.

References

1. Agre, N. V. Bezopasnost' uchastnikov dorozhnogo dvizheniya v kontekste kul'tury [Safety of road users in the context of culture] // Vestnik ekonomiki, prava i sotsiologii. — 2015. — № 1. — S. 159—160.

2. Vinokurov, V. N. Obshchestvennaya opasnost' i ob"yekt prestupleniya [Social danger and the object of the crime] // Sovremennoye pravo. — 2018. — № 11. — S. 100

3. Garbatovich, D. A. Obshchestvennaya opasnost' i sostav prestupleniya [Social danger and corpus delicti] // Rossiyskiy sud'ya. — 2019. — № 10. — S. 9—12.

4. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 12 mesyatsev 2015 goda [Road transport accidents in the Russian Federation for 12 months of 2015]. Informatsionno-analiticheskiy obzor. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2016.

5. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 12 mesyatsev 2016 goda [Road transport accidents in the Russian Federation for 12 months of 2016]. Informatsionno-analiticheskiy obzor. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2017.

6. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 12 mesyatsev 2017 goda [Road transport accidents in the Russian Federation for 12 months of 2017]. Informatsionno-analiticheskiy obzor. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2018.

7. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 12 mesyatsev 2018 goda [Road transport accidents in the Russian Federation for 12 months of 2018]. Informatsionno-analiticheskiy obzor. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2019. S. 4.

8. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 12 mesyatsev 2019 goda [Road transport accidents in the Russian Federation for 12 months of 2019]. Informatsionno-analiticheskiy obzor. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2020.

9. Kuznetsova N. F. Prestupleniye i prestupnost' [Crime and criminality]. — Moskva : Izd-vo Mosk. un-ta, 1969.

10. Nepomnyashchaya, T. V. Sovershenіye prestupleniya v sostoyanii op'yaneniya kak otyagchayushcheye nakazaniye obstoyatel'stvo [Committing a crime in a state of intoxication as an aggravating circumstance] / T. V. Nepomnyashchaya, S. V. Savin // Ugolovnoye pravo. — 2015. — № 6. — S. 36—39.

11. Osnovaniya ugolovno-pravovogo zapreta. Kriminalizatsiya i dekriminalizatsiya [Grounds for the criminal law prohibition. Criminalization and decriminalization]. — Moskva, 1982.

12. Polnyy kurs ugolovnogo prava [Complete course of criminal law]: v 5 tomakh. Tom 1 / pod redaktsiyey A. I. Korobeyeva. — Sankt-Peterburg, 2008.

13. Prozumentov, L. M. Osnovaniye kriminalizatsii (dekriminalizatsii) deyaniy [Grounds for the criminalization (decriminalization) of acts] // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Pravo. — 2014. — № 4(14).

14. Reshnyak, M. G. K voprosu o tselesoobraznosti vvedeniya v UK RF sostava prestupleniya s administrativnoy preyuditsiyey na primere kriminalizatsii narusheniya Pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu [To the question of the expediency of introducing corpus delicti with administrative prejudice in the Criminal Code of the Russian Federation on the example of criminalization of violation of the rules of the road by a person subject to administrative punishment]// Sovremennoye pravo. — 2020. — № 2. — S. 69—73

15. Rubtsova, A. S. Otvetstvennost' za narusheniye Pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu [Responsibility for violation of traffic rules by a person subjected to administrative punishment] // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2018. — № 1. — S. 86—91.

16. Filimonov, V. D. Kriminologicheskiye osnovy ugolovnogo prava [Criminological foundations of criminal law]. — Tomsk : Izd-vo Tom. un-ta, 1981.

17. Shiryayev, A. YU. Obshchestvennaya opasnost' i protivopravnost' prestupleniya: problemy sootnosheniya i otsenki [Social danger and unlawfulness of crime: problems of correlation and evaluation] // Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2017. — № 6.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463

© Бажина Мария Анатольевна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры предпринимательского права Уральского государственного юридического университета
mashsol@mail.ru

© Щекочихина Елена Петровна,
— кандидат юридических наук, доцент кафедры предпринимательского права Уральского государственного юридического университета
helena271@yandex.ru

Правовое регулирование прямых смешанных перевозок в Российской Федерации

Аннотация. Авторы статьи исследуют проблемные вопросы правового регулирования прямых смешанных перевозок в Российской Федерации. Прежде всего, авторы анализируют понятийный аппарат, используемый на национальном и международном уровнях, пытаются установить соотношение данных понятий. В рамках этого вопроса делается вывод о необходимости внесения изменений в действующее российское законодательство с целью преодоления противоречий в национально правовом регулировании и его унификации с международным законодательством. Кроме того, в работе подробно проанализировано содержание законопроектов, разработанных в течение последних лет в отношении правового регулирования смешанных перевозок в России. На основе системного анализа выделяются основные признаки таких перевозок, а именно: 1) участие в перевозках двух и более видов транспорта; 2) осуществление перевозки по единому документу, составленному на весь путь следования; 3) наличие оператора смешанной перевозки; 4) наличие передачи груза с использованием перевалки или с перемещением «единой перевозочной единицы». Каждый из данных признаков рассматривается детально. Особое внимание уделено вопросу о применении единого перевозочного документа в рамках осуществления смешанных перевозок. В качестве выводов предлагается четко регламентировать содержание единого транспортного документа на

легальном уровне, установить его соотношение с транспортной накладной, а также закрепить за ним роль ценной бумаги, что будет способствовать упрощению перевозочного процесса. Подробно рассматривается такой признак, как наличие фигуры оператора. Его статус не определен в национальном законодательстве. Кроме того, введение данной фигуры потребует установить на легальном уровне соотношение с иными участниками транспортного процесса.

Ключевые слова: смешанные перевозки; законопроект; оператор; мультимодальный транспортный коносамент ФИАТО; признаки мультимодальной перевозки.

© Mariya An. Bazhina
— Candidate of Law, associate professor of the department ‘Business Law’ of the Ural State Law University

© Elena P. Shchekochikhina
— Candidate of Law, associate professor of the department ‘Business Law’ of the Ural State Law University

Legal regulation of direct multimodal freights in the Russian Federation

Abstract. The authors of the current paper have studied the problematic issues of legal regulation of direct multimodal freights in the Russian Federation. First of all, the authors have analyzed the conceptual apparatus used at the national and international levels, tried to establish the relationship between these concepts. Within the framework of this issue, there has been concluded that it is necessary to amend the current Russian legislation in order to overcome the contradictions in the national legal regulation to unify it with international legislation. In addition, the current paper has presented the thorough analysis of the content of draft laws made over the past years in relation to the legal regulation of multimodal freights in Russia. On the basis of a systematic analysis, there have been identified the main features of such transportation as 1) participation in transportation by two or more modes of transport; 2) transportation under a single document drawn up for the entire route; 3) presence of a multimodal transport operator; 4) presence of the cargo transfer using transshipment or with the movement as a "single transport unit". Each of these features has been considered in detail. Particular attention has been paid to the issue of using a single transport document in the framework of multimodal freight. As a conclusion, there has been proposed to clearly regulate the content of a single transport document at the legal level, to establish its relationship with the bill of lading (BL), and also assign it the role of

a security, which will facilitate the transportation process. The presence of a multimodal transport operator has also been considered in detail. His status is not defined in national legislation. In addition, the introduction of the person will require establishing a legal relationship with other participants in the transport process.

Keywords: multimodal transport; law draft/bill; operator; FIATO multimodal transport bill of lading; features of multimodal freight.

В действующем российском законодательстве для обозначения перевозки грузов с использованием двух и более видов транспорта используются понятие «*прямая смешанная перевозка*» или «*перевозки грузов в прямом смешанном сообщении*». Однако легального определения этих терминов не закреплено, несмотря на их использование в ГК РФ (ст. 788), в транспортных уставах и кодексах РФ и подзаконных актах (Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ РФ), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (далее — КВВТ РФ)), Правилах перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, утвержденных МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24 апреля 1956 г. (далее — Правила перевозок в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении)). В данных нормативных правовых актах содержатся признаки прямой смешанной перевозки (перевозки в прямом смешанном сообщении): 1) это перевозка разными видами транспорта; 2) это перевозка по единому документу.

Эти признаки объединены в понятии прямой смешанной перевозки, которое дано в Общих положениях, содержащихся Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов Евразийского экономического союза, утвержденных решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19. Так, под прямой смешанной перевозкой понимается перевозка двумя или более видами транспорта по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования.

Данное понятие практически полностью повторяется в проекте федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», подготовленном Минтрансом России (ID проекта 02/04/05-20/00102210) (далее — проект закона № 1) [https://regulation.gov.ru. По состоянию на 31 мая 2020 г. данный проект не внесен в Государственную Думу. Он направлен на экспертизу в Совет при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства. Всего было подготовлено пять вариантов данного проекта закона: законопроект от 26 января 2009 г., законопроект от 30 марта 2015 г.

(далее — проект закона № 2), законопроект от 21 февраля 2019 г. (далее — проект закона № 3), законопроект от 9 января 2020 г. (далее — проект закона № 4), законопроект от 22 мая 2020 г. (далее — проект закона № 5)]. В соответствии со ст. 2 проектов закона прямая смешанная перевозка — это перевозка грузов, пассажиров, разными видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования. Однако указанное выше определение не единственный вариант формулировки данного понятия. Так, в проектах закона № 3, 4 определение было более громоздким и включало в себя уточнение возможных способов перемещения грузов в процессе изменения вида транспортного средства. В предыдущих редакциях проекта закона предусматривалось, что прямой смешанной перевозкой будет признаваться и такая перевозка грузов, при которой в том числе осуществляется перегрузка (перевалка) грузов в пути следования с одного вида транспорта на другой или без перегрузки груза из транспортного средства, в котором перевозка была начата (комбинированные перевозки в прямом смешанном сообщении). Кроме того, в прямом смешанном сообщении в более ранних редакциях могли перевозиться не только грузы и пассажиры, но и багаж. В этих же законопроектах предусматривалось еще одно уточнение в отношении вида сообщения, а именно специально отдельно выделялось в железнодорожно-паромное сообщение.

При этом следует обратить внимание, что в гл. 5 УЖТ РФ, гл. 14 КВВТ РФ, а также в проектах закона наряду с понятием «смешанная перевозка» используется как синоним в скобках еще одно понятие — «комбинированная перевозка». В юридической литературе нет единого мнения в отношении правового значения этих терминов. Исходя из системного толкования нормативных актов, эти понятия используются в одном и том же значении. В связи с этим ряд авторов указывает на совпадение их определений [3, стр. 85—86]. Однако существует и иная точка зрения, в соответствии с которой понятия «смешанный» и «комбинированный» различаются [4, стр. 155]. Основное разграничение проводится в отношении того, будет ли осуществляться перевалка груза в пути следования. При комбинированных перевозках груз помещается в один контейнер, из которого не извлекается на протяжении всего пути от отправителя до грузополучателя [https://econom-trans.ru/useful/intermodalnye-multimodalnye-kombinirovannye-smeshannye-tipy-perevozok.html]. При этом так же, как и при смешанной перевозке, для комбинированной характерно использование более двух видов транспорта, наличие единого документа, оплата по единой сквозной тарифной ставке.

Наряду с указанными выше терминами в последнее время в юридической литературе и нормативных документах применяются понятия «мультимодальная перевозка» (например, Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2030

года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 26 ноября 2019 г. № 2798-р; Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная распоряжении Правительства РФ от 20 сентября 2019 г. № 2129-р; Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 14 августа 2019 г. № 1797-р) и «интермодальная перевозка» (например, Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД», утвержденной ОАО «РЖД» 6 октября 2011 г. № 256.). Однако данные понятия нигде не раскрываются. Хотя определенные разъяснения в отношении термина «мультимодальная перевозка» есть в отраслевых актах. Например, в п. 3.4 Методики применения сметных цен строительных ресурсов, утвержденной приказом Минстроя России от 8 февраля 2017 г. № 77/пр, перевозка грузов для строительства двумя и более видами транспорта называется мультимодальной перевозкой. Однако такие пояснения не дают четкого представления ни о сущности понятий, ни об их соотношении между собой.

В юридической литературе также нет единого мнения в отношении соотношения интермодальных и мультимодальных перевозок [1]. В некоторых источниках указывается, что различие интермодальной и мультимодальной перевозки заключается в наименовании документа, которым оформляется перевозка, а именно: в интермодальных перевозках — это единый перевозочный документ, по которому может перевозиться только «единая перевозочная единица» (например, одна упаковка чего-либо, пакет и т.д.). Для осуществления мультимодальных перевозок оформляется накладная, которая может содержатб перечень грузов [https://econom-trans.ru/useful/intermodalnye-multimodalnye-kombinirovannye-smeshannye-tipy-perevozok.html].

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что в основных транспортных законодательных актах нет указания на соотношение понятий «прямая смешанная перевозка», «комбинированная перевозка», «интермодальная перевозка» и «мультимодальная перевозка». «Терминологическая путаница» свидетельствует о существовании пробела в этой сфере и приводит к отсутствию четкого системного подхода по вопросу урегулирования перевозок несколькими видами транспорта, к противоречивости действующего законодательства. Неоднозначное толкование изучаемых понятий на практике усложняет перевозочные процессы, увеличивает количество споров, что в свою очередь снижает эффективность деятельности транспортных компаний.

Анализ действующего законодательства, а также научной литературы и содержания сайтов транспортных компаний, предлагающих такого рода перевозки, позволяет говорить о том, что в понимании указанных выше терминов нет существенного отличия. Вместе с тем это не совсем так. Международный опыт использования понятий «мультимодальная перевозка» и «интермодальная перевозка» свидетельствует о наличии их

отличительных особенностей от сложившегося в российском законодательстве и правовой доктрине понимания терминов «прямая смешанная перевозка» («перевозка в прямом смешанном сообщении») и комбинированная перевозка. Понятие «смешанной перевозки» содержится в ст. 2 Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г) (далее — Конвенция) [данная Конвенция не вступила в силу, но на практике ее положения применяются к такого рода договорам], а именно: перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране [понимание мультимодальной перевозки, сформулированное в Конвенции, используется и в иных международных документах, например в руководстве ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию) «О применении правил мультимодальной перевозки», утвержденном 27 июня 2001 г. (UNCTAD/SDTE/TLB/2) // https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_ru.pdf.].
Данное определение имеет несколько отличительных признаков. Во-первых, в соответствии с этим понятием вводится новая для российского транспортного законодательства фигура — оператор смешанной перевозки. Во-вторых, важное значение отводится договору смешанной перевозки, на основании которого осуществляется данный вид перевозки. Эти признаки существенно отличают понимание смешанной перевозки, данное Конвенций, от сложившего понимания данного термина в российском законодательстве.

В связи с этим можно сделать вывод, что использование в названии Конвенции понятия «смешанная перевозка» *на данный момент* следует признать необоснованным. Возможно, это связано с лингвистическими особенностями перевода Конвенции, которая на английском языке официально называется «*UN Convention on International Multimodal Transport of Goods*». В официальном русскоязычном тексте Конвенции словосочетание «*multimodal transport*» было переведено как «смешанные перевозки». Однако в юридическом англо-русском словаре «*multimodal transport*» имеет и другое значение, а именно «мультимодальная перевозка». Думается, что если бы при переводе было использовано это словосочетание, то терминологической путаницы можно было избежать, а термин «мультимодальная перевозка» получил бы самостоятельное значение, какое он фактически и имеет в настоящее время.

Вместе с тем следует отметить, что исторически термин «прямое смешанное сообщение» имел несколько отличное от современного его понимания содержание, включающее в себя не только перевозку несколькими видами транспорта по единому документу, но и связывающим всех перевозчиков солидарной ответственностью [5, стр. 219—220]. В настоящее время в мировой практике мультимодальных

перевозок эту функцию обеспечивает фигура оператора смешанной перевозки. В связи с этим можно признать, что с учетом исторического опыта, который мог бы быть использован при разработке закона о прямых смешанных перевозках термин «мультимодальная перевозка» можно было бы использовать как синоним термина «прямая смешанная перевозка (перевозка в прямом смешанном сообщении)». Именно в таком контексте данные термины будут использоваться далее.

Исходя из вышеизложенного, можно выделить *признаки*, характерные для мультимодальных (прямых смешанных) перевозок: 1) участие в перевозках двух и более видов транспорта; 2) осуществление перевозки по единому документу, составленному на весь путь следования; 3) наличие оператора смешанной перевозки; 4) наличие передачи груза с использованием перевалки или перемещением «единой перевозочной единицы».

Рассмотрим каждый из них более подробно.

1. *Участие в перевозках двух и более видов транспорта*. Так, в ст. 65 УЖТ РФ, ст. 104 КВВТ РФ уточняется, что перевозка может осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия всех видов транспорта (внутреннего водного, железнодорожного, морского, воздушного, автомобильного транспорта). Ключевым признаком должно быть именно использование разных видов транспорта.

2. *Осуществление перевозки по единому документу*. Под единым документом проект закона № 5 понимает перевозочный (проездной) документ, удостоверяющий заключение договора прямой смешанной перевозки пассажира, багажа, груза. Форма единого транспортного документа, в том числе в электронном виде, удостоверяющего заключение договора прямой смешанной перевозки пассажира, груза, багажа и порядок его заполнения утверждается федеральным органом исполнительной власти, ответственным за выработку государственной политики в области транспорта. В Конвенции используется понятие «документ смешанной перевозки», а не единый документ. Кроме того, в определении, данном в международном акте уточняется, какие факты подтверждает выдача данного документа, а именно: 1) заключение договора смешанной перевозки (п. 4 ст. 7 проекта закона № 5, ст. 2 Конвенции); 2) принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение (ст. 10 Конвенции); 3) возникновение обязательства оператора доставить груз в соответствии с условиями договора. Исходя из содержания, документ смешанной перевозки имеет схожие черты с транспортной накладной, используемой в рамках договора перевозки грузов. Согласно Конвенции отличительной особенностью документа смешанной перевозки является возможность быть оборотным или необоротным (ст. 6, 7 Конвенции), т.е. выступать в качестве ценной бумаги (как коносамент, выдаваемый при морской перевозке грузов). В настоящее время подобная практика существует, в связи с чем

представляется целесообразным провести сравнение с одним из транспортных документов, который оформляется экспедитором в рамках договора международной транспортно-экспедиции, а именно: FBL (*Negotiable FIATA Multimodal Transportation Bill of Landing* — мультимодальный транспортный коносамент) и *FWB* (*Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill* — мультимодальная транспортная накладная) [*FIATA* (*International Federation of Freight Forwarders Association* — Международная Федерация экспедиторский ассоциаций (ФИАТА))]. *FBL* является оборотным транспортным документом, имеющим статус ценной бумаги для транспортировки груза на протяжении всего пути. При этом, выдав данный документ, экспедитор подтверждает факт принятия груза и заключения договора транспортной-экспедиции. Следовательно, он несет «сквозную ответственность» за груз на протяжении всего пути. Использование практики документов ФИАТА позволяет высказать предложение о целесообразности включения

Таким образом, представляется целесообразным включить положения Конвенции в проект закона и четко регламентировать содержание единого транспортного документа. Кроме того, придание данному документу роли ценной бумаги будет способствовать упрощению перевозочного процесса. При этом следует на законодательном уровне установить соотношение данного единого транспортного документа с транспортной накладной, определить случаи, когда составление транспортной накладной не является обязательной в силу замены ее единым перевозочным документом.

3. *Наличие оператора смешанной перевозки*. Правовое положение данного субъекта перевозочных правоотношений не регулируется проектом закона № 5. Он лишь упоминается в качестве разновидности транспортной организации, которая выполняет смешанную перевозку. Более подробно статус этого специального субъекта транспортных правоотношений урегулирован в Конвенции. В соответствии со ст. 2 Конвенции оператор смешанной перевозки означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

Исходя из анализа содержания данного международного акта следует, что оператор объединяет в себе функции экспедитора и перевозчика. Роль этой фигуры в перевозочном процессе обусловлена упрощением взаимоотношений между грузовладельцем и фактическими перевозчиками, выполняющими перевозку груза различными видами транспорта. Грузовладелец заключает договор только с одним лицом — оператором смешанной перевозки, а не со всеми фактическими перевозчиками по договору смешанной перевозки. У грузовладельца

возникают правоотношения именно с оператором смешанной перевозки, который и несет ответственность за надлежащее исполнение смешанной перевозки. В соответствии с п. 1 ст. 5 Конвенции оператор смешанной перевозки принимает грузы в свое ведение и выдает документ смешанной перевозки, в котором указывается на факт принятия груза. Именно с момента проставления подписи в документе смешанной перевозки у оператора возникает ответственности за сохранность грузов.

В связи с этим при введении в перевозочный процесс такой фигуры, как оператор перевозки, представляется целесообразным пересмотреть весь порядок правового регулирования договора перевозки не только разными видами транспорта, но и одним видом транспорта. Например, возникает вопрос о правах и обязанностях оператора перевозки, экспедитора и перевозчика, о границах их ответственности. В связи с этим предполагается внести соответствующие изменения в транспортные уставы и кодексы. Положения законодательства о смешанных перевозках не должно противоречить законодательству о перевозках грузов одним видом транспорта.

4. *Наличие передачи груза с использованием перевалки или перемещением* «*единой перевозочной единицы*». Несмотря на то что данный признак факультативный, он является одним из ключевых моментов в осуществлении перевозки различными видами транспорта по единому документу. Именно порядок перемещения самого груза или единой перевозочной единицы должен быть детально регламентирован на законодательном уровне. В проекте закона не содержится каких-либо разъяснений самого процесса перемещения, содержания узловых соглашений и т.д. Так, В. А. Егиазаров подчеркивает, что «транспортные уставы не регулируют целый ряд вопросов, имеющих важное значение при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Например, в транспортных уставах очень мало уделено внимания вопросам перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, недостаточно полно урегулирован вопрос о перевозках массовых грузов, тарно-упаковочных и штучных грузов» [2, стр. 138].

Таким образом, правовое регулирование перевозок двумя и более видами транспорта в России является несовершенным, требует дальнейшей доработки и регламентации с учетом тенденции по интеграции российского рынка транспортных услуг в мировой рынок.

Литература

1. Бажина, М. А. Перспективы развития правового регулирования прямых смешанных перевозок в РФ / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Бизнес, менеджмент и право. — 2020. — № 2. — С. 22—27.

2. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебник. — Москва, 2007.

3. Иванов, М. Ю. Внешнеэкономическая деятельность : учебное пособие. — Москва, 2005.

4. Транспортное право : учебник для СПО / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Издательство Юрайт. 2020.

5. Шершеневич, Г. Ф. Учебник торгового права. — Москва, 1994.

References

1. Bazhina, M. A. Perspektivy razvitiya pravovogo regulirovaniya pryamykh smeshannykh perevozok v RF [Prospects for the development of legal regulation of direct mixed transport in the Russian Federation] / M. A. Bazhina, Ye. P. Shchekochikhina // Biznes, menedzhment i pravo. — 2020. — № 2. — S. 22—27.

2. Yegiazarov, V. A. Transportnoye pravo [Transport law]: uchebnik. — Moskva, 2007.

3. Ivanov, M. YU. Vneshneekonomicheskaya deyatel'nost' [Foreign economic activity]: uchebnoye posobiye. — Moskva, 2005.

4. Transportnoye pravo [Transport law]: uchebnik dlya SPO / otvetstvennyye redaktory N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt. 2020.

5. Shershenevich, G. F. Uchebnik torgovogo prava [Textbook of trade law]. — Moskva, 1994.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 341.96

© Губернаторова Элина Викторовна
— кандидат филологических наук, доцент кафедры
иностранных языков экономического и юридического профилей
Алтайского государственного университета;

© Коваленко Наталья Евгеньевна
— магистрант юридического института
Алтайского государственного университета;

© Вальков Владимир Алексеевич
— магистрант Московского государственного университета
им. М. В. Ломоносова

© Тимофеев Евгений Игоревич
— преподаватель Колледжа Алтайского государственного университета

Трансграничное страхование ответственности владельцев транспортных средств

Аннотация. В статье рассматриваются современные проблемы нормативного регулирования института трансграничного страхования ответственности владельцев транспортных средств. В большинстве экономически развитых государств предусмотрено обязательное страхование ответственности владельцев автотранспортных средств. В правоприменительной практике часто возникали вопросы, связанные с проблемой возмещения вреда, причиненного потерпевшим иностранным владельцем автотранспортных средств. Проанализированы особенности правового механизма страхования ответственности в зарубежных странах. Выявлена и обоснована необходимость использования универсальных инструментов страхования ответственности владельцев транспортных средств из Российской Федерации и соседних государств. В связи с пробелами в правовом регулировании видится целесообразным разработка института универсального страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств коммерческих организаций, используемых для пересечения границы СНГ, в рамка стран, входящих в Содружество Независимых Государств. Это предполагает

возможность заключения коммерческими организациями любой из стран пребывания (СНГ) универсального договора страхования транспортных средств, используемых для перемещения через границы стран Содружества в любом из указанных государств. Для реализации данных положений необходимо создание единого нормативного акта, регулирующего вопросы взаимодействия в данной сфере, на уровне совместного соглашения стран СНГ. На основе проведенного исследования авторами предлагается использовать механизм, аналогичный «Зеленой карте», с доработанными усовершенствованиями. В рамках предлагаемого соглашения должны быть также урегулированы вопросы информационного обмена путем электронного взаимодействия. Предполагается, что при информационном взаимодействии в данной сфере должны учитываться принципы открытости ведения баз данных и свободного доступа к составляющей их информации. Обозначенное позволит проводить эффективный контроль над соблюдением законодательства в данной сфере.

Ключевые слова: трансграничное страхование; «Зеленая карта»; транспортные средства; дорожно-транспортное происшествие.

© Elina V. Gubernatorova
— Candidate of Philological Sciences, associate professor
of the foreign languages department of economic and legal studies
of the Altay State University

© Nataliya Ev. Kovalenko
— Master’s Degree student of the Law Institute
of the Altay State University

© Vladimir Al. Val'kov
— Master’s Degree student of the Lomonosov Moscow State University

© Evgeniy Ig. Timofeev
— lecturer of the College of the Altay State University

Cross-border insurance of vehicle owners’ liability

Abstract. The current paper has considered the present problems of legal regulation of the of cross-border insurance of vehicle owners’ liability. The most economically developed countries envisage compulsory liability insurance of vehicle owners’ liability. In law enforcement practice there have been arisen some questions related to the compensation for damage caused to the victim by a foreign vehicle owner. There have been analyzed the features of the legal

mechanism of liability insurance in foreign countries. There have been found and substantiated a necessity to apply universal instruments of liability insurance of vehicle owners from the Russian Federation and neighboring states. In connection with gaps in legal regulation, it has been considered expedient to develop an institute of universal civil insurance of commercial vehicle owners' liability used to cross the CIS border and within the countries of the Commonwealth of Independent States. It can give the possibility to the commercial organizations from any of the host countries (CIS) conclude a universal insurance contract for vehicles used to move across the borders of the Commonwealth countries in any of these states. To implement these provisions, it is necessary to create a single normative act regulating the issues of interaction in this area, namely a joint agreement of the CIS countries. On the basis of the conducted study, the authors have proposed to use a mechanism similar to the "Green Card System" with improved amendments. Within the framework of the proposed agreement, there should also be resolved the issues of information exchange via electronic interaction. There has been assumed that through information interaction in this area, there should be taken into account the transparency of maintaining databases and free access to their constituent information. This will allow controlling efficiently a compliance with legislation in this area.

Keywords: cross-border insurance; "Green Card System"; vehicle; road traffic accident.

Институт страхования стал известен отечественному праву во второй половине XVIII в., причем в виде оказания услуг иностранными страховыми компаниями. Многие представители аристократии, проживающие в Санкт-Петербурге, производили страхование за границей [1, стр. 51]. На территории Российской империи реализацией страховых полисов занимались страховые агенты, которые выполняли посреднические функции от имени и по поручению иностранных страховых обществ [2, стр. 24]. Анализируя такую деятельность с юридической точки зрения, можно прийти к выводу, что первые договоры страхования на территории РФ носили трансграничный характер. Стороны такого договора находились в разных государствах, а предметом такого договора преимущественно было недвижимое имущество, которое находилось в России [3]. При этом некоторые виды договора страхования не получили дальнейшего развития в связи с отсутствием в них необходимости.

С развитием науки и техники активнее в оборот начали внедряться транспортные средства. Согласно статистическим данным по состоянию на 2018 г. на территории РФ всего зарегистрировано легковых автомобилей 42,4 млн [4]. В предпринимательской деятельности преимущественно используется грузовой транспорт, причем не только

для региональных перевозок, но и международных. Так, за сутки с 29 по 30 ноября 2018 г. в пункте пропуска «Забайкальск» Сибирского таможенного управления въехало на территорию РФ 92 грузовых автомобиля [URL: http://www.customs.ru/avtochkp/?rtu=2 (дата обращения: 1 декабря 2018 г.)].

Такое количество транспортных средств не всегда благоприятно влияет на безопасность участников дорожного движения. Суммарно в период с января по октябрь 2018 г. на территории РФ было зарегистрировано 16 331 дорожно-транспортное происшествие (далее — ДТП) [URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 30 ноября 2018 г.)].

Среди всех случаев ДТП можно выделить необычные, осложненные иностранным элементом. В связи с этим интерес для исследования вызывает постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 11 декабря 2014 г. № 09АП-48566/2014-АК. Из материалов дела следует, что 8 апреля 2013 г. в результате нарушения водителем М. при управлении им автомобилем марки «Дачия» с государственным регистрационным номером КВG037 (гражданская ответственность водителя застрахована по международной системе «Зеленая карта» в СОАО «ВСК» полис MD/11/00083047) п. 9.10 Правил дорожного движения РФ произошло ДТП, в результате которого был поврежден автомобиль марки «Фольксваген» с государственным регистрационным номером О376КУ150, застрахованный в ОСАО «Ингосстрах» по полису № AI24503852, что подтверждается имеющимися в материалах дела справкой о ДТП от 8 апреля 2013 г. и постановлением по делу об административном правонарушении от 8 апреля 2013 г.

Из приведенного фрагмента следует обратить внимание на следующие особенности. Во-первых, одним из участников ДТП является автомобиль, зарегистрированный в иностранном государстве. Во-вторых, гражданская ответственность была застрахована с помощью особой международной системы «Зеленая карта».

В большинстве экономически развитых государств предусмотрено обязательное страхование ответственности владельцев автотранспортных средств. В странах европейского правопорядка в центре внимания находится личность, поэтому обязательное страхование в первую очередь направлено на защиту интересов личности, пострадавшей в результате ДТП. В правоприменительной практике часто возникали вопросы, связанные с проблемой возмещения вреда, причиненного потерпевшим иностранным владельцем автотранспортных средств [5]. В связи с этим в странах Европейского Союза с 1 января 1953 г. введено в действие единое Соглашение об обязательном страховании гражданской ответственности, известное также под названием «Международная карта автострахования» или «Зеленая карта».

При наличии «Зеленой карты» водитель транспортного средства может въезжать в любую страну, которая участвует в данном соглашении.

Преимущество заключается в том, что для въезда в другое государство не нужно покупать отдельный страховой полис. Удостоверение «Зеленая карта» представляет собой международный сертификат о страховании, выпущенный от имени Национального Бюро в соответствии с Рекомендацией № 5, принятой 25 января 1949 г., Подкомитетом по дорожному транспорту Европейской экономической Комиссии Объединенных наций [Директива Совета Европы от 24 апреля 1972 г. «О сближении законодательства государств-участников, относящегося к страхованию гражданской ответственности при использовании автотранспортных средств, и введении обязанности по заключению договоров страхования такой ответственности» (72/166/ EEC)]. В случае наступления страхового случая, предусмотренного соглашением, этот документ может подтвердить, что гражданская ответственность владельца или пользователя автотранспортного средства в отношении третьих лиц, которым может быть причинен физический, моральный или материальный ущерб, застрахована.

Для присоединения к системе «Зеленая карта» государству необходимо выполнить ряд условий. По мнению Е. В. Павловой, во-первых, нужно создать Национальное Бюро, членами которого становятся все страховщики, занимающиеся обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств. При этом каждое Национальное Бюро становится участником двустороннего международного договора, который определяет действие системы «Зеленая карта» и заключается с Национальными Бюро других стран. Во-вторых, действие системы «Зеленая карта» в конкретном государстве должно быть официально подтверждено со стороны компетентного органа [6]. Например, в Российской Федерации Правительством РФ было издано распоряжение от 19 марта 2008 г. № 337-р «О национальном страховом бюро “Зеленая карта”». Важно отметить, что основой для функционирования системы «Зеленая карта» является не многосторонний межгосударственный договор, а множество двусторонних соглашений между национальными организациями — членами системы «Зеленая карта», действующими в различных странах [7]. В-третьих, каждое государство самостоятельно должно определить размер лимитов ответственности. Однако специальной Директивой Европейского Союза [Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles] установлены минимальные размеры лимитов, ниже которых государства — участники Соглашения не могут производить страховые выплаты. В настоящий момент размер страховых сумм исчисляется в евро. В указанной Директиве также дано определение страхового случая, под которым понимают причинение ущерба имуществу и вреда жизни и здоровью владельцем автотранспортного средства.

С учетом названных особенностей также необходимо отметить проблемные вопросы в регулировании трансграничного страхования ответственности владельцев транспортных средств. В большей степени нормы данного института были унифицированы [Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles], при этом различия, существующие в правовых системах стран — участниц соглашения, затрудняют развитие трансграничного страхования. В сфере автострахования сложности возникают уже на этапе определения сути договоров страхования, которые следует отнести к трансграничным. Договор может быть заключен между страховщиком и страхователем, находящимися в одной и той же стране — участнице Европейского Союза, в отношении автомобиля, стоящего на учете в этой же стране. При въезде на территорию другого государства — члена Европейского Совета, может возникнуть риск применения права этой второй страны как *lex loci delicti commissi* [Директива Европейского Парламента и Совета ЕС 2009/103/ЕС от 16 сентября 2009 г.]. Некоторые из экспертов рабочей группы Европейской комиссии выразили мнение, что такая «случайная» возможность постановки коллизионной проблемы еще не делает договор страхования трансграничным. Для того чтобы договор был отнесен к этой категории, необходимо, чтобы страхователь и страховщик находились в разных странах [8].

С учетом того, что на такие страны, как Китай, Казахстан и Киргизия, не распространяется действие системы «Зеленая карта», а товарооборот увеличивается с каждым годом, то считаем актуальным вопрос о создании собственной системы трансграничного страхования ответственности владельцев транспортных средств. В настоящее время институт страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств регулируется специальными актами (в Российской Федерации Федеральным законом от 25 апреля 2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в Китайской народной республике Положением «Об обязательном страховании ответственности в дорожно-транспортных происшествиях» от 17 декабря 2012 г., в Республике Казахстан Законом Республики Казахстан от 1 июля 2003 г. № 446-II, в Республике Киргизия Законом от 24 июля 2015 г. № 192).

Особую актуальность разработка собственной системы универсального трансграничного страхования приобретает в связи с подписанием Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении, которое вступило в силу с 1 января 2019 г.. Согласно новым правилам грузовые автомобили договаривающихся государств смогут свободно передвигаться по территории партнера. В настоящее время между Россией и Китаем доставка грузов возможна

только по заранее согласованному маршруту и только в приграничной зоне, т.е. до 30 км вглубь территории государства.

В рамках собственной системы универсального трансграничного страхования для России, Китая, Казахстана и Кыргызстана предлагается исключить «регистрационную» привязку транспортного средства, которая влияет на возможность приобретения универсального полиса. Например, в случае с «Зеленой картой» транспортное средство должно быть зарегистрировано на территории государства, которое уполномочено Управляющим комитетом Совета страховых бюро «Зеленая карта» выдавать полис. Нарушение данного правила может привести к негативным последствиям в части невозможности взыскания страховой выплаты.

В качестве примера обратим внимание на материалы судебной практики. Согласно постановлению Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 6 июня 2016 г. № 13АП-8419/2016 отказ в удовлетворении исковых требований судом первой инстанции является правомерным по следующим причинам. Автомобиль «Рено Магнум», поставленный на учет в Литовской Республике, попал в ДТП на территории Германии. Автомобиль «Рено Магнум» был застрахован по системе «Зеленая карта». Однако сам полис был приобретен на территории России. Ранее было указано, что Российская Федерация имеет право выдавать «Зеленую карту» только тем транспортным средствам, которые зарегистрированы на территории РФ либо есть специальное полномочие по регистрации в отношении транспортных средств, зарегистрированных на территории иных государств. В отношении Литовской республики такого полномочия нет. В результате полис был выдан с нарушением, поэтому владелец «Рено Магнум» остался без страховой выплаты. В результате исключение «регистрационной» привязки в рамках собственной системы универсального трансграничного страхования исключит возникновение подобных ситуаций и будет способствовать обеспечению стабильности гражданского оборота.

Таким образом, в связи с пробелами в правовом регулировании, практической обоснованностью последнего видится целесообразной разработка института универсального страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств коммерческих организаций, используемых для пересечения границы СНГ, в рамка стран, входящих в указанное Содружество. Это предполагает возможность заключения коммерческими организациями любой из стран пребывания (в рамках СНГ) универсального договора страхования транспортных средств, используемых для перемещения через границы стран Содружества в любом из указанных государств. Для реализации данных положений необходимо создание единого нормативного акта, регулирующего вопросы взаимодействия в данной сфере, на уровне совместного Соглашения стран СНГ.

Одними из ключевых моментов, подлежащих регулированию, являются вопросы, связанные с размерами страховых взносов, а также размерами и порядками осуществления страховых выплат при возникновении страхового случая. В этой части необходима разработка универсальных правил определения указанных сумм, что обусловливается универсальным характером самого института. Последнее позволит избежать отличий в правовом регулировании данного вопроса в странах-участницах соглашения, с чем столкнулись государства, участвующие в Соглашении об обязательном страховании гражданской ответственности («Зеленая карта»).

В то же время данные нововведения должны сократить издержки страховщика ввиду отсутствия необходимости дополнительного страхования гражданской ответственности при пересечении границы.

В предлагаемом Соглашении должны быть также урегулированы вопросы информационного обмена в рамках электронного взаимодействия. Общие базы данных о договорах страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в государствах-участниках должны содержать отметку о наличии универсального страхового полиса у коммерческого лица. Такая отметка должна быть проставлена оператором базы данных на основании информации, полученной в результате обмена от иностранного оператора аналогичной базы данных государства-участника соглашения стран СНГ. Таким образом, оператор базы данных при внесении сведений о наличии указанного универсального договора страхования в отношении транспортных средств коммерческой организации, осуществляющей перемещение через границы стран СНГ, должен уведомить об этом факте операторов баз данных стран — участниц соглашения. Обозначенное позволит проводить эффективный контроль над соблюдением законодательства в указанной сфере.

Предполагается при информационном взаимодействии, прежде всего, учитывать принципы открытости ведения баз данных и свободного доступа к составляющей их информации.

Последнее может обеспечиваться средствами, уже используемыми сегодня, в частности, в российской правовой системе, для которой характерно отсутствие иных баз данных, содержащих сведения о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (в том числе у органов власти), помимо общедоступной для интернет-пользователей, ведение которой возложено на Российский союз автостраховщиков. Таким образом, сегодня любое лицо (в том числе должностное) может в свободном доступе проверить информацию о страховании гражданской ответственности владельца транспортного средства. Целесообразно и в случае разработки единого универсального института страхования ответственности владельцев коммерческих транспортных средств в странах СНГ учесть и использовать эти особенности,

что позволит в необходимых случаях в общем доступе проверить наличие или отсутствие страхового полиса у коммерческого лица.

Литература

1. Мамедов, А. А. История и генезис финансово-правового регулирования страхования в России // История государства и права. — 2004. — № 1. — С. 50—54.

2. Журавкин, С. Г. Краткий курс истории страхования. — Москва : Анкил, 2005

3. Черепанова, А. Ю. Развитие трансграничного страхования в дореволюционной России // Право и государство: теория и практика. — 2010. — № 3 (63). — С. 115—118.

4. Рыбникова, И. Названы регионы России с наибольшим количеством автомобилей // Российская газета. 2018 // URL: https://rg.ru/2018/03/16/reg-cfo/nazvany-regiony-rossii-s-naibolshim-kolichestvom-avtomobilej.html (дата обращения: 1 декабря 2018 г.).

5. Костин, Ю. В. Страхование ответственности владельцев автотранспортных средств по системе «Зеленая карта» // КонсультантПлюс (режим доступа: 1 декабря 2018 г.).

6. Павлова, Е. В. К вопросу о правовом регулировании системы «зеленая карта» в ЕС// Гражданское право. — 2006. — № 4. — С. 41—43.

7. Адамчук, Н. Г. Теория и практика страхования : учебное пособие. — Москва : Анкил, 2003.

8. Архипова, А. Г. Новый этап унификации европейского страхового договорного права // Гражданское право. — 2016. — № 5. — Т. 16. — С. 248—273.

References

1. Mamedov, A. A. Istoriya i genezis finansovo-pravovogo regulirovaniya strakhovaniya v Rossii [History and genesis of financial and legal regulation of insurance in Russia] // Istoriya gosudarstva i prava. — 2004. — № 1. — S. 50—54.

2. Zhuravkin, S. G. Kratkiy kurs istorii strakhovaniya [A short course in the history of insurance]. — Moskva : Ankil, 2005

3. Cherepanova, A. YU. Razvitiye transgranichnogo strakhovaniya v dorevolyutsionnoy Rossii [Development of cross-border insurance in pre-revolutionary Russia] // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2010. — № 3 (63). — S. 115—118.

4. Rybnikova, I. Nazvany regiony Rossii s naibol'shim kolichestvom avtomobiley [The names of the regions of Russia with the largest number of cars] // Rossiyskaya gazeta. 2018 // URL: https://rg.ru/2018/03/16/reg-cfo/nazvany-regiony-rossii-s-naibolshim-kolichestvom-avtomobilej.html (data obrashcheniya: 1 dekabrya 2018 g.).

5. Kostin, YU. V. Strakhovaniye otvetstvennosti vladel'tsev avtotransportnykh sredstv po sisteme «Zelenaya karta» [Liability insurance of vehicle owners under the Green Card system] // Konsul'tantPlyus (rezhim dostupa: 1 dekabrya 2018 g.).

6. Pavlova, Ye. V. K voprosu o pravovom regulirovanii sistemy «zelenaya karta» v ES [On the issue of legal regulation of the "green card" system in the EU] // Grazhdanskoye pravo. — 2006. — № 4. — S. 41—43.

7. Adamchuk, N. G. Teoriya i praktika strakhovaniya [Theory and practice of insurance]: uchebnoye posobiye. — Moskva : Ankil, 2003.

8. Arkhipova, A. G. Novyy etap unifikatsii yevropeyskogo strakhovogo dogovornogo prava [New stage of unification of European insurance contract law] // Grazhdanskoye pravo. — 2016. — № 5. — T. 16. — S. 248—273.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 343.341.1/342.3:656

© Агапов Павел Валерьевич
— доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела научного обеспечения прокурорского надзора и укрепления законности в сфере федеральной безопасности, межнациональных отношений, противодействия экстремизму НИИ Университета прокуратуры Российской Федерации, старший советник юстиции

© Борисов Сергей Вячеславович
— кандидат юридических наук, доцент, научный сотрудник НИИ Университета прокуратуры Российской Федерации, старший советник юстиции

Антитеррористическая защищенность российского транспортного комплекса в сфере надзорной деятельности прокуроров

Аннотация. В статье на основе действующего законодательства и правоприменительной практики рассмотрены проблемы антитеррористической защищенности российского транспортного комплекса в сфере надзорной деятельности прокуратуры. Делается вывод о том, что прокурорский надзор за исполнением законов о противодействии терроризму на транспорте, антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса по-прежнему остается актуальным в связи с такими современными вызовами и угрозами, как деятельность международных террористических организаций, кибертерроризм, дальнейшее старение и износ российского транспорта, проблемы с персоналом и его обучением, нарушение порядка использования воздушного пространства авиацией общего назначения и беспилотниками, массовые случаи заведомо ложных сообщений об актах терроризма, отсутствие должного контроля за использованием иностранной рабочей силы на объектах транспорта и др.

Ключевые слова: антитеррористическая защищенность; органы прокуратуры; противодействие терроризму; транспортный комплекс; обеспечение антитеррористической безопасности.

© Pavel V. Agapov
— Doctor of Law, professor, senior researcher of the department ‘Scientific support for prosecutor's supervision and strengthening the law in the sphere of federal security, interethnic relations, counteraction to extremism’ of the Research Institute of the University of the R.F. Prosecutor General’s Office, senior counselor of justice

© Sergey V. Borisov
— Candidate of law, docent, researcher of the Research Institute of the University of the R.F. Prosecutor General’s Office, senior counselor of justice

Anti-terrorist security of the Russian transport complex in the field of prosecutors’ supervision

Abstract. On the basis of the current legislation and law enforcement practice, the current paper has considered the problems of anti-terrorist security of the Russian transport complex in the field of prosecutors’ supervision. There has been made a conclusion that prosecutors’ supervision over the enforcement of laws on counter transport terrorism, anti-terrorist security of transport complex facilities is still of great urgency caused by such modern challenges and threats as the activities of international terrorist organizations, cyber terrorism, further aging and deterioration of Russian transport, problems with the staff and its training, violation of the use of airspace by general aviation and drones, massive cases of deliberately false reports of terrorist acts, lack of proper control over the use of foreign labor at transport facilities, etc.

Keywords: anti-terrorist security; public prosecution bodies; counter terrorism; transport complex; enforcement of anti-terrorist security.

Угроза экстремистской деятельности и терроризма и соответствующее противодействие данным явлениям и их финансированию крайне актуальны как для современного общества в целом, так и для каждого государства в отдельности [1]. Прежде всего это связано с развитием новых средств и методов ведения гибридных войн и ростом террористической активности в системе глобальных угроз, а также прогрессом в промышленности, производственных комплексах, расширяющих список так называемых пограничено-опасных технологий [2, стр. 344—347; 3, стр. 70—84; 4]. Заместитель Совета Безопасности России Ю. А. Коков в своем интервью российским средствам массовой

информации высказал мнение, что международные террористические организации постоянно совершенствуют тактику своих действий, а ряд новых тенденций заслуживает отдельного внимания и анализа, в первую очередь это касается непрекращающихся попыток получить доступ к сведениям об изготовлении средств ядерного и химического поражения, их повышенное внимание к вопросам, связанным с возможностью применения в террористических целях патогенных биологических агентов и токсичных химикатов [см.: Интервью заместителя секретаря Совета Безопасности Российской Федерации Ю. А. Кокова «Российской газете» — Федеральный выпуск 2019. № 230 (7988)].

Нормативную правовую базу обеспечения антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса в Российской Федерации составляют: Федеральные законы 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности», от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму», от 25 июля 2002 г. № 114-ФЗ «О противодействии экстремистской деятельности»; Указы Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», от 1 декабря 2016 г. № 642 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации», от 30 сентября 2011 г. № 1265 «О спасательных воинских формированиях Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий», Военная доктрина Российской Федерации, утвержденная Президентом РФ 25 декабря 2014 г. № Пр-2976; Концепция противодействия терроризму в Российской Федерации, утвержденная Президентом РФ 5 октября 2009 г.; постановления и распоряжения Правительства РФ в рассматриваемой сфере (постановления Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 300 «О государственной программе Российской Федерации “Защита населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечение пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах”»; от 3 декабря 2014 г. № 1309 «Об утверждении требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий) Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и формы паспорта безопасности этих объектов (территорий)»; распоряжения Правительства РФ: от 31 августа 2002 г. № 1225-р «Об Экологической доктрине Российской Федерации», от 3 декабря 2014 г. № 2446-р «Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса “Безопасный город”») и др.

Для предупреждения проявлений терроризма на объектах транспортного комплекса прокуроры обеспечивают надзор за исполнением законов о противодействии терроризму всеми компетентными органами, наделенными полномочиями по противодействию терроризму.

Совершенствование взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти, государственными органами субъектов РФ и органами местного самоуправления по укреплению законности и правопорядка становится все более актуальным [5, стр. 267—272; 6, стр. 415—417]. В частности, с этой целью было организовано и проведено межведомственное совещание руководителей правоохранительных органов «О состоянии работы и эффективности принимаемых правоохранительными и контролирующими органами мер по предупреждению, выявлению, пресечению и расследованию преступлений террористического характера и экстремистской направленности» (Генеральная прокуратура РФ, 13 сентября 2018 г.).

Также Генеральным прокурором РФ неоднократно указывалось на необходимость профилактики вовлечения лиц в террористическую деятельность [распоряжение Генпрокуратуры РФ от 28 января 2019 г. № 63/27р «Об организации исполнения межведомственного совещания руководителей правоохранительных органов Российской Федерации от 13 сентября 2018 года “О состоянии работы и эффективности, принимаемых правоохранительными и контролирующими органами мер по предупреждению, выявлению, пресечению и расследованию преступлений террористического характера и экстремистской направленности”»], потому что борьба с увеличением сторонников международных террористических организаций становится одним из важнейших направлений работы правоохранительных органов, органов прокуратуры, эффективность которой возможна лишь при объединении усилий всех субъектов противодействия экстремизму и терроризму, предупреждения и профилактики проявлений экстремистской и террористической направленности [2, стр. 344—347].

В связи с совершением ряда терактов на транспорте было принято специальное законодательство, направленное на обеспечение безопасности объектов транспортного комплекса в России (Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и др.). Значимость обеспечения антитеррористической безопасности на объектах транспорта связана с большой протяженностью дорог и магистралей, объемами перевозок пассажиров и грузов, международных перевозок и др. Следует отметить, что законодателями приняты дополнительные меры, которые повышают ответственность за нарушение порядка и правил, установленных в области обеспечения транспортной безопасности.

Так, КоАП РФ дополнен ст. 11.15.1 и 11.15.2, УК РФ — ст. 263.1, а в соответствии с Указом Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 создана комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте.

Следует отметить, что работа по совершенствованию нормативного правового регулирования в сфере противодействия терроризму и антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса продолжается, в уголовное и уголовно-процессуальное законодательство

внесен ряд изменений и дополнений, направленных на ужесточение уголовной ответственности за вербовку в террористические организации, «телефонный» терроризм и др. (см.: Федеральные законы от 29 декабря 2017 г. № 445-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации в целях совершенствования мер противодействия терроризму» и от 31 декабря 2017 № 501-ФЗ г. «О внесении изменений в статьи 205 и 207 Уголовного кодекса Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»). Транспорт — это основной объект посягательств «телефонного терроризма» (ст. 207 УК РФ).

Несмотря на предпринимаемые меры, уполномоченным органам (субъектам противодействия терроризму) не удается в полной мере избежать совершения террористических актов на транспорте. Так, на борту авиалайнера компании «Когалымавиа» в октябре 2015 г. [в результате взрыва самолета рейса Шарм-эш-Шейх-Москва террористами погибли 224 человека], в метрополитене Санкт-Петербурга в апреле 2017 г. [в метро погибли 14 человек, 62 пассажира получили ранения. Мощность СВУ составила до 500 г в тротиловом эквиваленте, в качестве поражающего элемента использовались шарики из подшипника. Еще одна бомба обнаружена на станции «Площадь Восстания». Устройство обезвредили, замаскированное под огнетушитель, мощностью 1 (один) кг в тротиловом эквиваленте], на железной дороге по пути следования поезда «Сапсан» по маршруту «Москва — Санкт-Петербург» в июле 2017 г. [в результате подрыва пути пострадали 60 человек. Избежать более серьезных последствий удалось благодаря машинисту, применившего экстренное торможение].

Эксперты предлагают ряд новых подходов к совершенствованию системы обеспечения безопасности на транспорте. При этом некоторые авторы указывают на неэффективность этой системы, ее формализм, невозможность реального воплощения предусмотренных для обеспечения безопасности мер и др. [7, стр. 1; 8, стр. 8].

Так, по мнению С. Н. Дмитриева, проблемы по обеспечению антитеррористической защищенности объектов необходимо решать в рамках федеральных законов о безопасности, полиции и др. [9, стр. 3], поскольку противодействие терроризму, включая предупреждение, выявление и последующее устранение причин и условий, способствующих совершению терактов, должны быть исключительной сферой деятельности органов государственной власти. Вместе с тем персонал транспортных предприятий должен обеспечивать: безопасность движения транспортных средств, людей и грузов; защиту окружающей среды в процессе эксплуатации транспортного средства; надежную охрану своей собственности и, разумеется, оказывать возможное и всесторонне обоснованное содействие правоохранительным органам в профилактике терроризма [10; 11, стр. 2—6; 12, стр. 159—264].

К мерам по обеспечению авиационной безопасности следует также отнести сопровождение воздушных судов специальными сотрудниками (детективами, маршалами и т.п.), однако до настоящего времени на уровне федерального законодательства не установлен порядок сопровождения, а также не урегулированы вопросы, связанные с передачей и поступлением соответствующей информации о нарушении требований авиационной безопасности, при наличии которой необходимо организовать сопровождение воздушного судна в полете. В качестве важнейшей меры по обеспечению транспортной безопасности можно рассматривать применение и совершенствование технических средств контроля, которые эффективно работают на границе, в метро, аэропортах и т.д. В частности, отмечается значимость технических средств контроля за периметром аэропортов. Эксперты указывают на эффективность технических средств контроля, применяемых в США, Израиле и др., однако их внедрение в российскую практику авиационной безопасности требует больших материальных затрат [13].

Весьма эффективны различные виды технических средств контроля, позволяющие выявлять необходимые сведения о предметах (их количество, состав, физические и химические свойства, подлинность, наличие тайников и т.п.) [к ним относятся: досмотровая рентгеновская техника, инспекционно-досмотровые комплексы, средства нанесения и считывания специальных меток, досмотровый инструмент, технические средства подповерхностного зондирования, технические средства идентификации, химические средства идентификации, технические средства документирования, технические средства контроля носителей аудио- и видеоинформации, системы считывания и распознавания номерных знаков автотранспортных средств, технические средства для осуществления транспортного контроля, система визуального наблюдения, оптические устройства и приборы и др.]. Необходимо отметить, что использование специальных средств на пунктах пропуска позволяет с более высокой вероятностью выявлять и пресекать террористические преступления. Одним из самых распространенных мест закладки взрывчатки являются днища транспортных средств, что обусловлено техническими и конструктивными особенностями транспорта — комплекса из металла, электроники, органических и синтетических материалов.

Как показывают проведенные исследования [2; 15; 16], курс на нейтрализацию угроз международного терроризма за пределами страны, недопущение проникновения участников международных террористических организаций на территорию государства доказал свою эффективность. Вместе с тем отмечаются попытки террористов распространить тактику своей деятельности посредством использования боевиков-одиночек в сочетании с созданием так называемых «спящих ячеек», объединяющих пособников террористической деятельности в

региональные сетевые структуры. Отсутствие полной и достоверной информации об их количестве, социальных характеристиках не позволяет объективно оценивать масштабы и формы исходящих от них угроз. Тем более что зачастую в качестве орудий совершения терактов используются даже обычные транспортные средства.

Вызывает опасения применение боевиками-террористами новых технологий, в частности ударных беспилотников самолетного типа [Примером этого является атака на российскую военную базу в Хмеймим (Сирия). По свидетельству специалистов, аналогичные аппараты могут быть применены террористами и в других странах и не только в отношении военных объектов]. Ввиду доступности подобных средств ведения боевых действий, а также широкого и притом практически неконтролируемого использования беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) гражданским населением требуется принятие оперативных мер, как правового, так и технического характера, направленных на усиление контроля за производством, оптовыми (розничными) поставками БПЛА и их эксплуатацией. По мнению ученых и специалистов, указанные обстоятельства нуждаются в оперативном, глубоком анализе в процессе организации дальнейшей антитеррористической деятельности и разработки новых методов и средств борьбы с терроризмом.

Российским законодателем учтены угрозы и меры противодействия БПЛА новеллой российского законодательства [Федеральный закон от 2 декабря 2019 г. № 404-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»], а именно: сотрудники силовых ведомств (ФСБ России, Росгвардии и др.) получили право пресекать нахождение беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве России. Установлены способы пресечения полетов БПЛА, а также полномочия руководителей компетентных органов по определению порядка принятия решения о пресечении нахождения «беспилотников» в воздушном пространстве и права сотрудников ведомств на применение оружия и специальных средств в целях такого пресечения.

Обеспечение законности в сфере транспортной безопасности, противодействие терроризму и его проявлениям потребовало от прокуроров на основе анализа состояния законности систематически проводить проверки исполнения федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления и их должностными лицами в пределах своей компетенции требований законодательства, в том числе о приоритетном порядке принятия профилактических мер.

В ходе проводимых прокурорских проверок выявляются нарушения законов, позволяющие своевременно принимать меры по устранению причин и условий, способствующих наиболее общественно опасным формам этих криминальных явлений. При этом рост числа выявляемых

нарушений является закономерным следствием увеличения количества проверочных мероприятий.

Кроме того, внимание органов прокуратуры было сосредоточено на надзоре за исполнением законов в сфере противодействия терроризму органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, дознание и предварительное следствие, приняты меры по обеспечению достоверности статистических данных при учете преступлений террористической направленности [См: поручение заместителя Генерального прокурора РФ В. Я. Гриня от 26 декабря 2016 г. № 27-22-2016/Ип13482].

Существенные нарушения продолжают выявляться прокурорами и при проведении проверок обеспечения антитеррористической защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры. Наиболее распространены такие нарушения, как: непроведение категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, отсутствие в штате работников, прошедших в установленном порядке обучение и аттестацию по вопросам транспортной безопасности, неисполнение требований закона при обеспечении транспортной безопасности в отношении строящихся объектов, отсутствие утвержденных планов обеспечения транспортной безопасности.

Значимость надзора за исполнением законов о безопасности на транспорте определяется ролью транспорта в жизни страны, тяжестью последствий нарушения этих законов (человеческие жертвы, потеря транспортных средств и разрушение транспортных коммуникаций, вред природе и окружающей среде), а также распространенностью нарушений, недостатками контроля [14].

Наиболее часто применяемой мерой прокурорского реагирования на выявленные нарушения законов о безопасности на транспорте являются представления об устранении нарушений законов (ст. 24 Федерального закона от 17 января 1992 г. № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации»), в которых, как правило, указывалось на необходимость привлечения виновных к ответственности, принятие профилактических мер, определялся срок исполнения требований прокурора, в ряде представлений ставился вопрос о рассмотрении их с участием представителя прокуратуры. В частности, заместитель Генерального прокурора РФ внес начальнику управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Северо-Западному федеральному округу представление. Основанием для внесения преставления послужили нарушения требований законодательства об административных правонарушениях при осуществлении федерального государственного контроля в области транспортной безопасности, выявленные в Управлении государственного авиационного надзора за обеспечением транспортной безопасности по

Северо-Западному федеральному округу [URL: http://genproc.gov.ru/smi/news/genproc/news-1189312/ (дата обращения: 11 июня 2020 г.)].

Транспортными прокурорами как мера прокурорского реагирования также применяется принесение протестов, в частности на незаконные нормативные правовые акты (ст. 23 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации»). Так, транспортным прокурором по результатам проведенной проверки принесен протест на приказ ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета». Поводом к проверке послужило обращение одной из авиакомпаний о прекращении передачи учреждением метеорологических данных части российских аэродромов. Установлено, что организация уполномочена Росгидрометом на предоставление метеорологической информации аэропортам. Однако руководителем ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» в отсутствие согласования Росавиации издан приказ, согласно которому учреждение отказалось предоставлять метеорологическую информацию более 10 аэродромам. Протест транспортного прокурора рассмотрен и удовлетворен. В результате обеспечена передача авиационной метеорологической информации согласно утвержденному перечню аэродромов гражданской авиации Российской Федерации [URL: http://genproc.gov.ru/smi/news/genproc/news-1235462/ (дата обращения: 10 июня 2020 г.)].

В целях недопущения реализации противоправных действий и предупреждения наступления негативных последствий ст. 25.1 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации» предусмотрена такая мера прокурорского реагирования, как предостережение о недопустимости нарушения закона. В частности, в нарушение п. 6 ст. 84 Воздушного кодекса РФ охрана некоторых аэропортов и объектов их инфраструктуры в Сибирском регионе осуществлялась не должным образом. Согласно п. 4 Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, утвержденных постановлением Правительства РФ от 1 февраля 2011 г. № 42, охрана границ территории (периметра) аэропорта в отношении международных аэропортов осуществляется подразделениями вневедомственной охраны полиции. Абаканским, Барнаульским, Енисейским, Кемеровским, Новосибирским, Омским транспортными прокурорами руководителям подразделений вневедомственной охраны объявлены предостережения о недопустимости нарушения требований законодательства об авиационной безопасности [URL: http://genproc.gov.ru/smi/news/genproc/news-1339468/ (дата обращения: 10 июня 2020 г.)].

Основанием для объявления предостережения послужили сведения о готовящихся противоправных деяниях, могущих привести к совершению правонарушения и причинению вреда государственным или

общественным интересам либо охраняемым законом правам и свободам граждан: данные о намерении лица осуществлять деятельность в отсутствие лицензии, эксплуатировать несертифицированные или технически неисправные транспортные средства и др.

В случае бездействия контролирующих и надзорных органов прокуроры возбуждают дела об административных правонарушениях [приказ Генерального прокурора РФ от 19 февраля 2015 г. № 78 «Об организации работы по реализации полномочий прокурора в производстве по делам об административных правонарушениях»] с учетом характера выявленного нарушения закона и имеющихся доказательств (ст. 25 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации»). Так, ГУП «Хабаровские авиалинии» необоснованно выданы пропуска на автотранспортные средства сторонней организации для встречи пассажиров с борта самолета. Территориальные органы ФСБ России о выдаче временных пропусков на транспортные средства в контролируемую зону аэропорта не извещались. Лица, допущенные в зону транспортной безопасности по разовым и временным пропускам, не сопровождались. По результатам рассмотрения представлений транспортных прокуроров, внесенных руководителям предприятий, нарушения устранены. Виновные юридические и должностные лица привлечены к административной ответственности по ч. 1 ст. 11.3.1 и ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ. Аналогичные нарушения выявлены в аэропортах Нерюнгри (ФКП «Аэропорты Севера»), Северо-Эвенск, Южно-Сахалинск («Аэропорт Южно-Сахалинск») [Докладная записка Дальневосточной транспортной прокуратуры от 30 января 2017 г. № 7-17-2017].

При выявлении нарушений законов о безопасности, повлекших человеческие жертвы, крупный материальный ущерб; осуществления транспортными предприятиями деятельности в отсутствие лицензий, несоблюдения лицензионных требований, нецелевого использования бюджетных средств и совершения других правонарушений, имеющих признаки преступлений, прокуроры выносили постановления о направлении соответствующих материалов в органы предварительного расследования для принятия решений в порядке, предусмотренном ст. 144 и 145 УПК РФ.

Таким образом, прокурорский надзор за исполнением законов о противодействии терроризму на транспорте, антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса по прежнему остается актуальным в связи с имеющимися современными вызовами и угрозами (в частности, деятельность участников международных террористических организаций и активная вербовка их последователей, спящие ячейки боевиков-одиночек, кибертерроризм, дальнейшее старение и износ российского транспорта, проблемы с персоналом и его обучением,

нарушение порядка использования воздушного пространства авиацией общего назначения и беспилотниками, массовые случаи заведомо ложных сообщений об актах терроризма, отсутствие должного контроля за использованием иностранной рабочей силы на объектах транспорта).

Литература

1. Бобылов, Ю. А. Опасность тайной агрессии // URL: http://nvo.ng.ru/spforces/2007-04-13/7_agressia.html (дата обращения: 3 июня 2020 г.).

2. Борьба с терроризмом: новые вызовы и угрозы: монография / под общей редакцией В. В. Меркурьева. — Москва : Проспект, 2019.

3. Капитонова, Е. А. Уголовная ответственность за терроризм // Lex russica. — 2016. — № 7.

4. Косарев, М. Н. Уголовно-правовой и криминологический аспекты борьбы с современным терроризмом : дис. … канд. юрид. наук. — Челябинск, 2007.

5. Надзор за исполнением законов о противодействии экстремизму и терроризму. Настольная книга прокурора : в 2 томах. — Том. 1 / под общей редакцией С. Г. Кехлерова, О. С. Капинус ; научное редактирование А. Ю. Винокурова. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.

6. Прокуратура в системе обеспечения национальной безопасности : сборник материалов III науч.-практ. конф. / под общей редакцией О. С. Капинус ; научное редактирование А. Ю. Винокурова ; составители И. А. Васькина [и др.]. — Москва, 2018.

7. Лобов, В. Выстоять в условиях нестабильности // Транспорт России. — 2015. — 19 марта.

8. Полякова, И. Управление риск-менеджментом // Транспорт России. — 2015. — 10 мая.

9. Дмитриев, С. Н. Дополнительный и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право. — 2016. — № 4.

10. Войтенков, А. И. Перевозки опасных грузов автомобильным транспортом: обзор основных изменений в законодательстве // Транспортное право. — 2015. — № 2.

11. Дмитриев, С. Н. Проблемы обеспечения транспортной безопасности портовой инфраструктуры // Транспортное право. — 2014. — № 1.

12. Новации в законодательстве о транспортной безопасности // Общество и право. — 2014. — № 2 (48).

13. Целуйко, А. В. Перспективный опыт взаимодействия ВИПК МВД России с ассоциациями охранных структур по повышению профессионального уровня их сотрудников // Транспортное право. — 2014. — № 3.

14. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности на транспорте : пособие / под редакцией Т. А. Дикановой. — Москва : Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2017.

15. Прокурорский надзор за исполнением законов при выявлении, расследовании и предупреждении преступлений, связанных с участием в незаконных вооруженных формированиях на территории иностранных государств / П. В. Агапов [и др.]. — Москва, 2016.

16. Противодействие вербовочной деятельности международных террористических организаций на территории Российской Федерации : пособие / под общим научным редактированием В. В. Меркурьева. — Москва, 2017.

References

1. Bobylov, YU. A. Opasnost' taynoy agressii [The danger of secret aggression] // URL: http://nvo.ng.ru/spforces/2007-04-13/7_agressia.html (data obrashcheniya: 3 iyunya 2020 g.).

2. Bor'ba s terrorizmom: novyye vyzovy i ugrozy [Fight against terrorism: new challenges and threats]: monografiya / pod obshchey redaktsiyey V. V. Merkur'yeva. — Moskva : Prospekt, 2019.

3. Kapitonova, Ye. A. Ugolovnaya otvetstvennost' za terrorizm [Criminal liability for terrorism] // Lex russica. — 2016. — № 7.

4. Kosarev, M. N. Ugolovno-pravovoy i kriminologicheskiy aspekty bor'by s sovremennym terrorizmom [Criminal legal and criminological aspects of the fight against modern terrorism]: dis. … kand. yurid. nauk. — Chelyabinsk, 2007.

5. Nadzor za ispolneniyem zakonov o protivodeystvii ekstremizmu i terrorizmu [Supervision over the implementation of laws on countering extremism and terrorism]. Nastol'naya kniga prokurora : v 2 tomakh. — Tom. 1 / pod obshchey redaktsiyey S. G. Kekhlerova, O. S. Kapinus ; nauchnoye redaktirovaniye A. YU. Vinokurova. — 5-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2019.

6. Prokuratura v sisteme obespecheniya natsional'noy bezopasnosti [Prosecutor's office in the system of ensuring national security]: sbornik materialov III nauch.-prakt. konf. / pod obshchey redaktsiyey O. S. Kapinus ; nauchnoye redaktirovaniye A. YU. Vinokurova ; sostaviteli I. A. Vas'kina [i dr.]. — Moskva, 2018.

7. Lobov, V. Vystoyat' v usloviyakh nestabil'nosti [To combat the conditions of instability] // Transport Rossii. — 2015. — 19 marta.

8. Polyakova, I. Upravleniye risk-menedzhmentom [Risk management] // Transport Rossii. — 2015. — 10 maya.

9. Dmitriyev, S. N. Dopolnitel'nyy i povtornyy dosmotr v tselyakh obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Additional and repeated inspection to ensure transport security] // Transportnoye pravo. — 2016. — № 4.

10. Voytenkov, A. I. Perevozki opasnykh gruzov avtomobil'nym transportom [Transportation of dangerous goods by road]: obzor osnovnykh izmeneniy v zakonodatel'stve // Transportnoye pravo. — 2015. — № 2.

11. Dmitriyev, S. N. Problemy obespecheniya transportnoy bezopasnosti portovoy infrastruktury [Problems of ensuring transport safety of port infrastructure] // Transportnoye pravo. — 2014. — № 1.

12. Novatsii v zakonodatel'stve o transportnoy bezopasnosti [Innovations in the legislation on transport safety] // Obshchestvo i pravo. — 2014. — № 2 (48).

13. Tseluyko, A. V. Perspektivnyy opyt vzaimodeystviya VIPK MVD Rossii s assotsiatsiyami okhrannykh struktur po povysheniyu professional'nogo urovnya ikh sotrudnikov [Prospective experience of interaction between VIPK of the Ministry of Internal Affairs of Russia and associations of security structures to improve the professional level of their employees] // Transportnoye pravo. — 2014. — № 3.

14. Prokurorskiy nadzor za ispolneniyem zakonov o bezopasnosti na transporte : posobiye [Prosecutor's supervision over the implementation of transport safety laws: manual] / pod redaktsiyey T. A. Dikanovoy. — Moskva : Akademiya General'noy prokuratury Rossiyskoy Federatsii, 2017.

15. Prokurorskiy nadzor za ispolneniyem zakonov pri vyyavlenii, rassledovanii i preduprezhdenii prestupleniy, svyazannykh s uchastiyem v nezakonnykh vooruzhennykh formirovaniyakh na territorii inostrannykh gosudarstv [Prosecutor's supervision over the execution of laws in the detection, investigation and prevention of

crimes related to participation in illegal armed formations on the territory of foreign states] / P. V. Agapov [i dr.]. — Moskva, 2016.

16. Protivodeystviye verbovochnoy deyatel'nosti mezhdunarodnykh terroristicheskikh organizatsiy na territorii Rossiyskoy Federatsii [Counteracting the recruitment of international terrorist organizations on the territory of the Russian Federation]: posobiye / pod obshchim nauchnym redaktirovaniyem V. V. Merkur'yeva. — Moskva, 2017.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 347.463:656.072.5

© Лисеенко Виктор Иванович
— исполняющий обязанности заместителя начальника — заместителя главного государственного инспектора госавтодорнадзора Северо-Уральского межрегионального управления государственного автодорожного надзора; советник государственной гражданской службы 2 класса; старший преподаватель кафедры эксплуатации автомобильного транспорта Тюменского индустриального университета; соискатель ученой степени кандидата юридических наук

© Романенков Владислав Дмитриевич
— генеральный директор ООО «Транспортный контроль»;
студент Института государства и права
Тюменского государственного университета.

Право управления транспортными средствами, осуществляющими перевозку пассажиров: проблемы выявления и контроля российских и иностранных водителей, лишенных такого права

Аннотация. В соответствии с поручением Евразийского межправительственного совета «О взаимном признании национальных и международных водительских удостоверений, выданных в одном государстве — члене Евразийского экономического союза, для осуществления предпринимательской деятельности на территории другой страны Евразийского экономического союза» управление транспортными средствами, осуществляющими пассажирские перевозки на территории РФ, разрешено гражданам государств — членов ЕАЭС. В настоящее время практика показывает, что сотрудники ГИБДД (Госавтодорнадзора) при проведении контроля на линии, а также должностные лица автотранспортных предприятий, осуществляющих выпуск транспорта на линию, сталкиваются с проблемой выявления водителей-иностранцев на предмет действительности их национального водительского удостоверения (факт лишения права управления транспортным средством). По мнению авторов, проблема заключается в отсутствии возможности получения данных о действительности национальных

водительских удостоверений водителей-иностранцев, например путем информационного обмена с зарубежными (российскими) базами данных национальных водительских удостоверений. Отсутствие технической и правовой основы проведения таких сверок не позволяет своевременно выявлять потенциальных «лишенцев». В связи с чем недобросовестные граждане ближнего зарубежья зачастую пользуются этим, оставаясь незамеченными, и благополучно работают водителями автобусов в различных регионах России. Кроме того авторы затронули проблему нормативно-правового регулирования взаимодействия хозяйствующих субъектов и органов ГИБДД УМВД России на предмет получения перевозчиком оперативной информации о лишении водителей — граждан России права управления транспортным средством.

Ключевые слова: контроль; ГИБДД; Госавтодорнадзор; водитель; транспортное средство; водительское удостоверение; право управления; лишение; законодательство.

© Viktor Iv. Liseenko
— acting deputy chief state inspector of state traffic supervision
of the North Ural Interregional Department of State Road Supervision;
state civil service counselor of the 2nd class; senior lecturer
of the department ‘Road transport operation’
of the Tyumen Industrial University; applicant of Candidate of Law

© Vladislav D. Romanenkov
— General Director of the Ltd “Transport Control”, student
of the Institute of State and Law of the Tyumen State University

The right to drive vehicles carrying passengers: problems of identifying and controlling Russian and foreign drivers with revoked driving licenses

Abstract. In accordance with the instruction of the Eurasian Intergovernmental Council “On the mutual recognition of national and international driving licenses issued in one state - a member of the Eurasian Economic Union, for doing business on the territory of another country of the Eurasian Economic Union”, the vehicles carrying out passenger on the territory of the Russian Federation are allowed to be driven by the citizens of the EAEU member states. Current practice has shown that Traffic police officers (Gosavtodornadzor), when carrying out control, as well as officials of road transport enterprises which release vehicles on the line, have been faced with the problem of identifying foreign drivers on the validity of their national

driving licenses (the fact of revoked driving licenses). According to the authors, the problem is in the inability to obtain data on the validity of the national driving licenses of foreign drivers, for example, through information exchange between foreign and Russian databases of national driving licenses. The lack of a technical and legal basis for conducting such reconciliations does not allow timely identifying potential offenders. In this connection, unscrupulous citizens of the neighboring countries often take advantage of it, remaining unnoticed, and successfully work as bus drivers in various regions of Russia. In addition, the authors of the current paper have identified the problem of legal regulation of interaction between business entities and the Traffic police of the Russian Federation to get urgent information about the revocation of driving licenses from Russian drivers.

Keywords: control; Traffic police; Gosavtodornadzor; driver; vehicle; driving license; a right to drive vehicles; revocation of driving license; legislation.

Профессиональное мастерство водителя автотранспортного средства состоит из целого ряда важных составляющих, а именно технические навыки и умения, способность анализировать дорожно-транспортные ситуации, определять степень их опасности и на этой основе принимать обоснованные решения по управлению автомобилем. Помимо совершенствования профессионального мастерства водительского состава руководителям автотранспортных предприятий не менее важно сосредоточиться на таких направлениях подготовки работников, как:

1) формирование законопослушного поведения водителей как при подготовке к рейсам, так и при осуществлении дорожного движения (перевозки пассажиров);

2) побуждение водителей к осознанию личной ответственности за обеспечение безопасности дорожного движения;

3) ликвидация (снижение) широко распространенного правового нигилизма на российских дорогах [см. Методическое пособие по проведению ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций / Министерство транспорта Российской Федерации. — Москва, 2004].

Профессиональная деятельность водителей, осуществляющих перевозку пассажиров автобусами как по регулярным маршрутам, по заказам, так и для собственных нужд, является чрезвычайно ответственным мероприятием. Руководители предприятий, должностные лица, водители несут повышенную ответственность за жизнь и здоровье пассажиров. Поэтому, прежде чем приступить к данной деятельности, необходимо изучить различные нормативные правовые документы, регулирующие пассажирские автомобильные перевозки, в том числе и законодательные акты, предусматривающие санкции за совершение административных правонарушений (уголовных преступлений) в сфере

дорожного движения, эксплуатации автомобильного транспорта и пассажирских (грузовых) перевозках.

Одним из ключевых событий 2017 г., затронувших деятельность автомобильного транспорта в нашей стране, является достигнутое соглашение о взаимном признании водительских удостоверений, позволяющее снять противоречие между запретом работать в Российской Федерации по иностранным правам и принципом свободного движения рабочей силы в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Так, по итогам заседания Евразийского межправительственного совета, прошедшего 14 августа 2017 г. в столице Республики Казахстан г. Астана, председателем Правительства РФ Д. А. Медведевым и представителями стран — членов ЕАЭС подписано поручение Евразийского межправительственного совета «О взаимном признании национальных и международных водительских удостоверений, выданных в одном государстве — члене Евразийского экономического союза, для осуществления предпринимательской деятельности на территории другой страны Евразийского экономического союза». Также несколько ранее, а именно 16 июня 2017 г. на заседании Совета Министров Союзного государства председателем Правительства РФ Д. А. Медведевым и Премьер-министром Белоруссии А. В. Кобяковым было подписано постановление Совета Министров Союзного государства от 16 июня 2017 г. № 29 «О признании национальных водительских удостоверений на территории Союзного государства». [В настоящее время количество стран — членов ЕАЭС увеличилось по сравнению с количеством стран, первоначально подписавших договор, поэтому в рамках данной статьи рассматривается трудовая деятельность в транспортном комплексе Российской Федерации граждан таких государств — членов ЕАЭС, как Республика Казахстан, Республика Беларусь, Киргизская Республика.]

Впоследствии по результатам достигнутых соглашений правомерность использования в Российской Федерации водительского удостоверения, полученного в другом государстве, было закреплено рядом положений Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в частности:

— п. 12 ст. 25 — лица, постоянно или временно проживающие либо временно пребывающие на территории РФ, допускаются к управлению транспортными средствами на основании российских национальных водительских удостоверений, а при отсутствии таковых — на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при соблюдении ограничений, указанных в п. 13 настоящей статьи;

— п. 13 ст. 25 — не допускается управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно

связанной с управлением транспортными средствами. Положение настоящего пункта не распространяется на граждан Киргизской Республики, а также граждан государств, законодательство которых закрепляет использование русского языка в качестве официального, осуществляющих предпринимательскую и трудовую деятельность на территории РФ, непосредственно связанную с управлением транспортными средствами. К таким странам помимо Киргизской Республики относятся Республика Казахстан и Республика Беларусь;

— п. 14 ст. 25 — лица, не являющиеся гражданами Российской Федерации, допускаются к управлению транспортными средствами на территории РФ на основании международного водительского удостоверения при условии, если оно предъявляется вместе с национальным водительским удостоверением;

— п. 15 ст. 25 — национальное водительское удостоверение, выданное в иностранном государстве, не являющемся совместно с Российской Федерацией участником международных договоров в области обеспечения безопасности дорожного движения, признается действительным для управления транспортными средствами на территории РФ на основе взаимности при условии, если оно предъявляется вместе с заверенным в установленном порядке переводом на русский язык, за исключением случаев, если в данном водительском удостоверении все записи произведены или дублируются буквами, совпадающими по написанию с буквами русского или латинского алфавита;

— п. 16 ст. 25 — иностранные национальные и международные водительские удостоверения признаются действительными для управления транспортными средствами на территории РФ по достижении владельцами указанных водительских удостоверений возраста, предусмотренного ст. 26 настоящего Закона для соответствующих категорий и подкатегорий транспортных средств.

В соответствии с вышеуказанными законодательными поправками теперь гражданам таких стран, как Белоруссия, Казахстан и Кыргызстан, разрешается профессионально заниматься пассажирскими (грузовыми) автомобильными перевозками (работать в российских автотранспортных компаниях) на территории РФ по водительским правам, выданным в своем государстве. Требование об обязательном получении российских водительских удостоверений на них не распространяется. Как известно, водитель грузового или общественного транспорта, а также других видов транспортных средств — очень актуальная для многих работодателей вакансия. И рады бы работодатели принимать на водительские вакансии россиян, но не всегда и не у всех это получается. Это происходит в силу разных причин, например, очень тяжелый график работы, работодатель не готов предложить адекватную зарплату и т. д. Вот и не спешат жители российских городов занимать такие рабочие места. Между тем

иностранные граждане, наоборот, часто выбирают водительские вакансии. Кто-то исходит из того, что эта профессия международная, кто-то — из того, что на другие вакансии они претендовать не могут из-за отсутствия специального высшего или среднего профессионального образования [URL: https://hr.superjob.ru/trudovaya-migraciya/vash-voditel-inostranec-o-chem-dolzhen-pomnit-rabotodatel-913/ (дата обращения: 28 мая 2020 г.)].

В связи с этим сложившаяся ситуация на рынке труда диктует руководителям автотранспортных предприятий уделять повышенное внимание вопросам адаптации водителей-иностранцев к новой транспортной обстановке в том числе и к выполнению требований Российского законодательства в сфере безопасности дорожного движения, эксплуатации автомобильного транспорта и пассажирских (грузовых) перевозках. Как показывает статистика, в России каждый год увеличивается количество аварий по вине водителей-иностранцев. Только за 10 месяцев 2019 г. они совершили 4180 ДТП. Это на 3,8% больше, чем за аналогичный период 2018 г. При этом стабильный рост таких аварий наблюдается с 2016 г. По данным Госавтоинспекции МВД России, всего в 2019 г. в отношении иностранных граждан возбуждено 728 тыс. дел об административных правонарушениях. Но на основании материалов, полученных с автоматических комплексов фото- и видеофиксации нарушений, возбуждено только 22 тыс. административных дел. Столь скромные результаты системы фото- и видеофиксации объясняются тем, что у ГИБДД нет достаточной информации о владельцах машин с иностранными номерами [URL: https://rg.ru/2019/11/12/v-rossii-vyroslo-chislo-avarij-s-voditeliami-inostrancami.html (дата обращения: 1 июня 2020 г.)], что в свою очередь создает сложность администрирования нарушений, совершенных иностранными гражданами. Несмотря на то что в свете вышеуказанных соглашений между станами — членами ЕАЭС действует открытое пространство, единая база данных на владельцев машин, как ни странно, отсутствует, тем более что число нарушений с участием водителей иностранцев растет из года в год. Сюда же можно отнести и проблематику контроля водителей-иностранцев, осуществляющих трудовую деятельность на территории РФ в качестве водителей автобусов на маршрутах регулярных перевозок в городском, пригородном и межрегиональном сообщении. Речь идет о проверке действительности национального водительского удостоверения при проведении различных мероприятий по контролю на территории РФ. Одной из самых строгих и даже крайних мер административного наказания, применяемого как к водителям-россиянам, так и иностранцам в нашей стране, является лишение права управления автотранспортным средством, изложенная в гл. 12 КоАП РФ. При проверке водителей-иностранцев в сфере пассажирских перевозок сотрудникам как контрольно-надзорных (правоохранительных) органов России, так и

должностным лицам российских автотранспортных предприятий, зачастую в момент проверки практически невозможно выявить водителя, лишенного права управления транспортным средством по национальному водительскому удостоверению. Это напрямую связано с отсутствием как технических возможностей, так и правовых оснований информационного обмена с зарубежными (российскими) базами данных национальных водительских удостоверений, отслеживания действующих (недействительных) национальных водительских удостоверений, а также администрирования нарушений, связанных с лишением граждан государств — членов ЕАЭС права управления транспортным средством (автобусом). А водители-нарушители или так называемые «лишенцы» в случае лишения их права управления транспортном средством не торопятся сдавать национальное водительское удостоверение в орган, исполняющий этот вид административного наказания, что предусмотрено специальным порядком исполнения постановления о лишении права управления транспортном средством в Российской Федерации (п. 1.1 ст. 32.7 КоАП РФ). Кроме того известны случаи когда водитель-иностранец, все таки лишенный права управления транспортным средством по национальному водительскому удостоверению в одном из регионов России, не афишируя данный противоправный факт, благополучно переезжает в другой регион или город и вновь устраивается на работу водителем к одному из местных перевозчиков, продолжая трудовую деятельность. [В соответствии с КоАП РФ определен специальный порядок исполнения постановления о лишении права управления транспортным средством. Так, в соответствии с ч. 1 ст. 32.6. исполнение постановления о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида или другими видами техники осуществляется путем изъятия и хранения в течение срока лишения указанного специального права соответственно водительского удостоверения, удостоверения на право управления судами (в том числе маломерными) или удостоверения тракториста-машиниста (тракториста), если водитель, судоводитель или тракторист-машинист (тракторист) лишен права управления всеми видами транспортных средств, судов (в том числе маломерных) и другой техники. В соответствии с ч. 1.1 ст. 32.7 в течение трех рабочих дней со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания в виде лишения соответствующего специального права лицо, лишенное специального права, должно сдать документы, предусмотренные ч. 1—3.1 ст. 32.6 КоАП РФ в орган, исполняющий этот вид административного наказания, а в случае утраты указанных документов заявить об этом в указанный орган в тот же срок.]

Также необходимо остановиться на функциях должностных лиц автотранспортных предприятий, ответственных за выпуск пассажирских транспортных средств на линию. В частности, должностные лица предприятий (контрольные механики), осуществляющие допуск

персонала к управлению автотранспортом, должны не только хорошо знать устройство автомобиля, но и хорошо разбираться в водительских разрешительных документах, так как за их отсутствие грозит немалый штраф не только ответственному за выпуск автобуса на линию специалисту предприятия, но и работодателю. Так, в соответствии с п. 12 постановления Совета Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, не имеющих страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом, или лиц, не имеющих права управления транспортным средством данной категории или подкатегории. За нарушение вышеуказанного пункта Правил дорожного движения предусмотрена административная ответственность — в соответствии со ст. 12.32. КоАП РФ допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере 20 тыс. руб.; на юридических лиц — 100 тыс. руб.

Работа сотрудников контрольно-надзорных органов (ГИБДД, Госавтодорнадзора и др.) по выявлению незаконно работающих водителей-иностранцев происходит, как правило, в ходе рейдовых проверок эксплуатации автомобильного транспорта на линии. Представитель власти может запросить при этом у водителя путевой лист, документы на машину, водительское удостоверение. Отсутствие необходимых документов, безусловно, вызовет вопросы и к администрации предприятия работодателя такого «горе»-водителя. К ответственности привлекают самого водителя предприятия-перевозчика, а также лицо (контрольный механик), в должностной инструкции которого есть обязанность проводить проверку водителей перед тем, как разрешить ему управлять транспортом, как правило, это контрольный механик по выпуску транспортных средств.

Однако проанализировав нормативные правовые акты, регулирующие порядок выпуска транспортных средств на линию, мы пришли к выводу, что действующим законодательством проверка контрольным механиком водительских документов (удостоверения) при выпуске транспортного средств на линию не предусмотрена. Кроме того должностное лицо не

имеет ни правовых оснований проверки как иностранных, так и российских водительских удостоверений, ни технической возможности проверки национальных водительских удостоверений по соответствующим информационным базам России и иностранных государств — участников ЕАЭС. В связи с этим возникает ряд проблемных вопросов, а именно:

— какие должны быть действия должностного лица предприятия (контрольного механика), выпускающего автобус на линию, если есть веские основания для подозрений в отношении подлинности национального водительского удостоверения находящегося на руках у работника?

— как выявить факт лишения водителя-иностранца права управления транспортным средством при том, что он должен был сдать национальное водительское удостоверение в правоохранительные органы, но этого не сделал, документ у него на руках и он должен выехать в рейс?

С правовой и технической точки зрения, сформулированные нами проблемные вопросы не урегулированы и остаются без ответа. Кроме того, на сегодняшний день полномочия контролера в соответствии с п. 10—11 приказа Минтранса России от 8 августа 2018 г. № 296 «Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств» это проверка работоспособности и состояния основных узлов и систем транспортного средства, влияющих на безопасность дорожного движения. В случае если при контроле не выявлены несоответствия требованиям, перечисленным в п. 10—11 настоящего Порядка, в путевом листе ставится отметка «контроль технического состояния транспортного средства пройден» и подпись с указанием фамилии и инициалов контролера, проводившего контроль, даты и времени его проведения. Речь об обязательной и необходимой проверке контрольным механиком водительского удостоверения у водителя-иностранца (россиянина) перед выездом на сегодняшний день не ведется ни в одном нормативном правовом документе. Хотя контрольный механик как должностное лицо является крайней инстанцией на предприятии, непосредственно контактирующей с водителем перед выездом и выпускающей автобус за ворота парка на линию со всеми вытекающими из этого последствиями и ответственностью. Это уже не говоря об отсутствии технической возможности и законодательного права сверки водительского удостоверения по зарубежным (российским) базам данных. Например, запрос необходимой информации в органах ГИБДД о водителе — гражданине России также ограничен только плановой сверкой сведений о ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств. Быстро получить информацию, например, о конкретном водителе и состоянии его водительского удостоверения не представляется возможным.

Так, в соответствии с п. 3 общих положений Правил учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 учет ДТП осуществляется для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий. И далее, в соответствии с п. 18 и 22 указанных Правил владельцы транспортных средств ежемесячно сверяют с управлениями (отделами) органа внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, сведения о ДТП с участием принадлежащих им транспортных средств. Также государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог ежемесячно сверяют с управлениями (отделами) органа внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, сведения о ДТП, совершенных на дорогах, находящихся в их ведении.

В связи с этим авторы пришли к следующим выводам и сформулировали ряд предложений.

1. Единственным законодательно закрепленным поводом информационного взаимодействия (сверки) владельцев транспортных средств, государственных органов управления автомобильными дорогами, владельцев ведомственных и частных дорог являются уже случившиеся факты ДТП. Причем перечень государственных органов, осуществляющих учет ДТП и перечисленных в п. 4 Правилах учета дорожно-транспортных происшествий, не включает Госавтодорнадзор как одного из ключевых контрольных органов в сфере пассажирских (грузовых) перевозок.

2. Не менее важным, по мнению авторов, является работа должностных лиц автотранспортных предприятий (владельцев транспортных средств) по обеспечению мер превентивного характера на предприятии, помимо изучения причин ДТП, совершенных постфактум и последствия которых могут быть трагическими. В данном случае считаем необходимым помимо сверки сведений о ДТП с участием транспортных средств хозяйствующих субъектов расширить должностным лицам предприятий перечень информации и периодичность запросов в управлениях (отделах) органов внутренних дел (ГИБДД), в том числе касающихся организации перевозок и эксплуатации автотранспорта юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Как пример, это оперативное получение данных на российских водителей, а также водителей — граждан стран — членов ЕАЭС, подозреваемых в лишении права управления транспортным средством.

3. Считаем крайне необходимым активизировать работу по технической доработке и правовому регулированию взаимного интегрирования информационных баз данных водителей — граждан

России и водителей иностранцев, являющихся гражданами стран — членов ЕАЭС в единую информационную среду. Это позволит обеспечить законность в сфере лицензионно-разрешительной деятельности в дорожном движении и автомобильных перевозок на всем пространстве ЕАЭС, а также позволит сделать значительный шаг в гармонизации правовых основ безопасности дорожного движения государств — членов ЕАЭС.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 351.81

© Мазаева Марина Владимировна
— консультант одела Управления транспортной безопасности Федерального агентства морского и речного транспорта
mmv_06@mail.ru

Актуальные организационно-правовые вопросы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности

Аннотация. Статья содержит результаты системно-правового анализа одного из актуальных вопросов нормативного правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности, имеющего проблемный характер и непосредственно связанного с процедурами аттестации сил обеспечения транспортной безопасности. На основе анализа нормативных правовых актов, учебной и научной литературы автором статьи сделан вывод, что в настоящее время законодательством не в полной мере урегулирован вопрос однозначного и полного определения круга заявителей на аттестацию, что на практике приводит к конфликту интересов между работником и работодателем при изменении места работы сотрудника подразделения, имеющего соответствующую аттестацию, в частности, при переходе его на другое место работы. Автор особо подчеркивает тот факт, что на сегодняшний день полноправным владельцем выданных свидетельств об аттестации работника в качестве сил обеспечения транспортной безопасности является исключительно работодатель. Указанный вывод подтверждается тем обстоятельством, что согласно действующему законодательству только он является стороной договорных отношений, возникающих при проведении мероприятий в целях аттестации, с органом аттестации и (или) аттестующей организацией. По результатам формально-догматического анализа правовых актов отмечается, что работодатель в возникающих правоотношениях является владельцем объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, предназначенных для грузопассажирских перевозок, или юридическим лицом, являющимся подразделением транспортной безопасности, или организацией, претендующей на аккредитацию в качестве такого подразделения. Соответственно, именно работодатель осуществляет финансирование мероприятий, связанных с аккредитацией и аттестацией. В связи с тем что финансирование всех мероприятий по

аттестации осуществляется работодателем, передача выданного органом аттестации свидетельства об аттестации работодателем работнику, которым пройдена аттестация, в случае его перехода на работу в другую организацию может быть произведена только на добровольной основе при отсутствии конфликта интересов. При наличии же различного рода конфликтов интересов свидетельство об аттестации работодателем работнику не передается. Представляется вполне логичным и обоснованным вывод о том, что указанное обстоятельство существенно снижает возможность реализации владельцем объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, предназначенных для грузопассажирских перевозок, установленных требований в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: обеспечение транспортной безопасности; силы обеспечения транспортной безопасности; аттестация сил обеспечения транспортной безопасности.

© Marina V. Mazaeva
— consultant for the department 'Transport Security Management'
of the Federal Agency for Maritime and River Transport

Urgent organizational and legal issues of certification of transport security enforcement staff

Abstract. The current paper has presented the results of the conducted systemic and legal analysis of one of the urgent issues of legal regulation in the field of transport security, which is problematic in nature and is directly related to the procedures for certification of transport security enforcement staff. Based on the analysis of regulatory legal acts, educational and scientific literature, the author of the paper has made a conclusion that currently the legislation does not fully regulate the issue of unambiguous and complete determination of the range of applicants for certification, which practically results in a conflict of interest between the employee and the employer with an appropriate certification when changing his place of work. The author has emphasized the fact that currently the employer is the only owner of the issued certificates of transport security enforcement staff. This conclusion has been confirmed by the fact that, according to the current legislation, only the employer is a contractual party of the agreement on certification, with the certification body and (or) the certification organization. According to the results of a formal dogmatic analysis of legal acts, there has been established that the employer in the arising legal relationship is the owner of transport infrastructure and (or) vehicles intended for cargo and passenger transportation, or a legal entity that is a transport security unit, or an

organization claiming accreditation as such divisions. Accordingly, it is the employer who finances the activities related to accreditation and certification. Due to this fact, the issue of the certificate by the employer to the certified employee, if he changes his place of work, can be made only on a voluntary basis if there is no conflict of interest. If there are various conflicts of interest, the certificate is not issued to the employee by the employer. It is considered to be quite logical and reasonable that this circumstance significantly reduces the possibility for the owner of transport infrastructure facilities and (or) vehicles intended for cargo and passenger transportation to implement the established requirements in the field of transport security.

Keywords: transport security enforcement; transport security enforcement staff; certification of transport security enforcement staff.

Обоснованно отмечается, что безопасность необходима для всех сфер деятельности государства, общества и человека, а защищенность, характеризующая состояние безопасности, обеспечивается посредством деятельности субъектов обеспечения безопасности, выступающих в качестве участников организационной составляющей системы обеспечения безопасности [2, стр. 103; 6, стр. 27; 9, стр. 47].

Однако, как отмечено заместителем Министра транспорта РФ Н. Ю. Захряпиным, защита транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства имеет одно из ключевых значений в национальной безопасности, учитывая роль и место транспорта в жизни общества и в обеспечении экономического потенциала государства [10], а безопасность достигается слаженной работой экстренных служб, подразделений гражданской обороны, спецслужб и органов обеспечения правопорядка, а в транспортном комплексе еще и силами обеспечения транспортной безопасности. В результате данной работы создаются условия для повышения общенациональной безопасности, а также снижения рисков, связанных с угрозами, влекущими за собой причинение вреда потребностям, которые являются жизненно важными для государства, общества, отдельной личности [7, стр. 39].

Функционирование механизма обеспечения транспортной безопасности имеет своей целью обеспечение безопасного, эффективного, бесперебойного и устойчивого транспортного комплекса, защиту интересов личности, общества и государства от негативных факторов (угроз), в том числе, и террористической направленности [5, стр. 74; 8, стр. 555].

В настоящее время состояние общественной безопасности в Российской Федерации можно характеризовать как стабильное. Угрозы системного характера прогнозируемы и контролируемы, наблюдается уменьшение степени криминализации общественных отношений.

Благодаря объединенным усилиям государства и общества в последние годы в стране снизился уровень террористической угрозы и экстремистских проявлений. Действующая система предупреждения угроз в области транспортной безопасности позволяет на должном уровне реагировать на угрозы безопасности населения на транспорте.

Вместе с тем наличие факторов преступных посягательств, совершаемых в общественных местах, на объектах транспорта и объектах общественной инфраструктуры, периодически поступающие в средствах массовой информации сведения о задержаниях органами безопасности участников террористически настроенных группировок требуют дальнейшего совершенствования системы обеспечения транспортной безопасности [1, p. 4074].

Положениями Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р, в качестве одной из основополагающих задач по решению проблемы обеспечения безопасности населения на транспорте ставится вопрос повышения защищенности всех участников перевозочного процесса от возможных негативных факторов (угроз) террористической направленности. Вполне очевидно, что речь в данном случае должна идти в том числе и об актах незаконного вмешательства, имеющих террористическую направленность. При этом в качестве наиболее перспективных с точки зрения эффективности и наименее трудозатратных способов противодействия такого рода угрозам является применение комплекса взаимосвязанных по цели средств, направленных на выявление и последующее предупреждение возможных попыток совершения актов незаконного вмешательства, в числе которых особое значение имеют акты террористической направленности.

Следует солидаризироваться с мнением авторов, основательно указывающих на то обстоятельство, что наиболее типичной и распространенной причиной последствий террористических актов, совершенных на транспорте, является человеческий фактор, проявляющийся в несоблюдении должностными лицами, персоналом и иными лицами, прямо или косвенно участвующими в обеспечении функционирования объектов транспортного комплекса, нормоположений, устанавливающих порядок и правила обеспечения транспортной безопасности и безопасности на транспорте в целом [4, стр. 71]. Полагаем, что вполне основательно отмечаемое представителями транспортно-правовой науки в качестве причин экологических катастроф с участием транспортных средств незнание, неумение или нежелание работниками транспорта правильно выполнить свой долг по соблюдению норм, установленных транспортным законодательством именно в целях обеспечения транспортной безопасности [1, p. 4072], может быть определено в качестве фактора, оказывающего самое существенное влияние на состояние антитеррористической безопасности транспортного

комплекса, включающего как собственно транспортные средства, так и объекты транспортной инфраструктуры. При этом вполне обоснованным видится также и предлагаемый выход из сложившейся ситуации, предполагающий повышение качества подготовки сил обеспечения транспортной безопасности. Как обоснованно отмечается, подготовка кадров в качестве сил обеспечения транспортной безопасности сегодня, — «это не только требование закона, но и жизненно важная необходимость» [4, стр. 67].

Автор исходит из той логической посылки, что основной целью обеспечения транспортной безопасности является защита пассажиров и персонала в целях предупреждения и выявления негативных факторов (угроз) террористической направленности владельцем объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, предназначенных для грузопассажирских перевозок. Именно для реализации данной цели и привлекаются должностные лица, а также подразделения транспортной безопасности, обеспечивающие данную защиту. При этом к работам, непосредственно связанным с обеспечением транспортной безопасности, не допускаются лица, не прошедшие профессиональную подготовку и аттестацию в качестве сил обеспечения транспортной безопасности.

От уровня профессиональной подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности во многом зависит защищенность пассажиров и объектов транспортной инфраструктуры от противоправных действий. Таким образом, для выполнения функций по обеспечению транспортной безопасности на надлежащем уровне в штате должны находиться квалифицированные работники, прошедшие соответствующую подготовку и аттестацию.

Как отмечается в научных работах представителей научной школы «Транспортное право», правоотношения, возникающие в сфере обеспечения транспортной безопасности, регламентированы многочисленными актами законодательного и подзаконного характера, среди которых весьма значимое место занимают административно-правовые акты Правительства РФ и Минтранса России, что представляется вполне обоснованным [3, стр. 48; 7, стр. 77]. Дело в том, что без использования административно-правового «ресурса» невозможна эффективная реализация норм организационного, технического и технологического характера, сфера действия которых в последние годы существенно увеличилась. Основополагающим правовым актом является Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», которым установлены принципиальные понятийно-категориальные, правовые и организационные основы обеспечения транспортной безопасности.

Базовые положения законодательства, являющиеся основополагающими процесса аттестации, регламентированы ч. 1 ст. 12.1

Федерального закона «О транспортной безопасности», в которой говориться о том, что силы обеспечения транспортной безопасности подлежат обязательной аттестации, проводимой органами аттестации в установленном порядке.

Помимо этого, положениями законодательства установлено, что лица, не имеющие соответствующей подготовки и аттестации, не могут быть допущены к выполнению работ по обеспечению транспортной безопасности.

Органами аттестации являются компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности: Росморречфлот, Росавтодор, Росавиация и Росжелдор, их территориальные подразделения, а также организации, находящиеся в их ведении и уполномоченные ими на аттестацию. Также в целях аттестации могут привлекаться аттестующие организации, аккредитованные Росморречфлотом, Росавтодором, Росавиацией и Росжелдором и включенные в соответствующий реестр, установление порядка формирования и ведения которого предусмотрено положениями законодательства о транспортной безопасности.

Силы обеспечения транспортной безопасности включают в свой состав должностных лиц и персонал, обеспечивающие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, используемых для грузопассажирских перевозок (далее — транспортный комплекс) от негативных факторов (угроз) террористической направленности. Подразделения транспортной безопасности включают работников, аттестованных в качестве сил обеспечения транспортной безопасности. Указанными подразделениями признаются юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности, подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, осуществляющие защиту объектов транспортного комплекса от противоправных действий, включающие действия террористической направленности (в том числе на основании договора с владельцами транспортного комплекса).

Процедура аттестации сил обеспечения транспортной безопасности предполагает проведение комплекса мероприятий, направленных на установление степени соответствия либо несоответствия знаний, умений, навыков, а также личностных качеств психофизиологического характера и уровня физической подготовленности лиц, привлекаемых к деятельности по обеспечению защиты предприятий транспортного комплекса, требованиям законодательства РФ о транспортной безопасности. По результатам определения меры такого соответствия или установления факта несоответствия установленным требованиям принимается решение о допуске или невозможности допуска должностного лица к выполнению работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности, либо об отстранении его от выполнения таких работ.

Нормами законодательства установлено, что обоснованное решение об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности принимается органами аттестации, аттестующими организациями после осуществления указанной выше проверки, проводимой в целях аттестации, осуществляемой на основании договора, заключенного с заявителями на прохождение аттестации.

Правилами аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденными постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. № 172, установлено, что в качестве заявителей для прохождения аттестации могут выступать только владельцы транспортного комплекса, юридические лица, аккредитованные в качестве подразделения транспортной безопасности или организации, претендующие на аккредитацию в качестве такого подразделения. В случае прохождения аттестуемым лицом аттестации, органом аттестации или аттестующей организацией выносится решение о соответствии, и на основании этого решения органом аттестации оформляется свидетельство об аттестации аттестуемого лица, которое направляется (передается) заявителю.

Таким образом, в соответствии с существующей редакцией нормативного правового акта, регулирующего порядок и правила аттестации, свидетельство об аттестации аттестуемого лица (работника) выдается непосредственно заявителю, т.е. владельцу транспортного комплекса, юридическому лицу, аккредитованному в качестве подразделения транспортной безопасности или организации, претендующей на аккредитацию в качестве такого подразделения.

Учитывая то, что в настоящее время перечисленные субъекты, осуществляющие деятельность в сфере обеспечения транспортной безопасности, являются стороной договорных отношений с органом аттестации и (или) аттестующей организацией и осуществляют финансирование всех мероприятий, входящих в процедуру аттестации работников, они становятся полноправными владельцами выданных свидетельств об аттестации.

Передача выданного свидетельства об аттестации владельцем транспортного комплекса, юридическим лицом, аккредитованным в качестве подразделения транспортной безопасности или организацией, претендующей на аккредитацию в качестве такого подразделения, работнику, которым пройдена аттестация, в случае его перехода на работу в другую организацию может быть осуществлена только на добровольной возмездной основе при отсутствии конфликта интересов. Соответственно при наличии различного рода конфликтов интересов свидетельство об аттестации не передается работнику.

Указанное обстоятельство существенно сужает рынок труда в сфере транспортной безопасности, снижает возможность реализации владельцами транспортного комплекса требований по обеспечению транспортной безопасности.

В Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в части, касающейся аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, установлено, что договор на проведение проверки в целях аттестации, проводимой органами аттестации или аттестующими организациями, может быть заключен с владельцем транспортного комплекса, юридическим лицом, являющимся подразделением транспортной безопасности, иной организацией, индивидуальным предпринимателем, выполняющими работы (оказывающими услуги) в целях исполнения владельцем транспортного комплекса требований по обеспечению транспортной безопасности, или с аттестуемым лицом. Согласно данной редакции стороной договора может выступать аттестуемое лицо, т.е. физическое лицо, которое выполняет работы (оказывает услуги) в целях исполнения владельцем транспортного комплекса требований по обеспечению транспортной безопасности.

Указанная законодательная норма в полной мере согласуется с положениями ст. 37 Конституции РФ, которой установлено, что труд свободен. Каждый имеет право свободно распоряжаться своими способностями к труду, выбирать род деятельности и профессию.

Расширение круга заявителей на аттестацию путем включения в него физических лиц может оказать существенное влияние на состояние рынка труда в области обеспечения транспортной безопасности.

Несмотря на то что законодательство РФ о транспортной безопасности совершенствуется, следует отметить, что положения п. 8 ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», устанавливающие перечень заявителей на аттестацию, не в полной мере согласованы с п. 2.1 той же статьи Закона, который также перечисляет перечень заявителей, но шире. В связи с этим в целях увеличения ресурсной базы обеспечения транспортной безопасности транспортного комплекса представляется целесообразным внести соответствующую поправку в п. 2.1 ст. 12.1 Закона, заменив при этом слова «организацией, претендующей на аккредитацию в качестве подразделения транспортной безопасности», на содержащиеся в п. 8 ст. 12.1 Закона слова — «иной организацией, индивидуальным предпринимателем, выполняющими работы (оказывающими услуги) в целях исполнения субъектом транспортной инфраструктуры требований по обеспечению транспортной безопасности, или аттестуемым лицом». Такие же изменения необходимо внести и в нормативный правовой акт, регулирующий правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Таким образом, по результатам осуществленного системно-правового анализа автором статьи предлагается решение выявленной проблемы путем внесения поправок в законодательные акты в сфере обеспечения транспортной безопасности в части расширения круга заявителей на аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности. Легализация в позитивном российском праве предлагаемых изменений может, по

мнению автора, способствовать устранению отмеченной неоднозначности правового регулирования, имеющей значение для эффективности функционирования сил обеспечения транспортной безопасности, оптимизацию затрат на аттестацию работников организаций, осуществляющих деятельность в указанной сфере.

Литература

1. Bagreeva, E. G. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — P. 4071—4076
2. Транспортное право. Общая часть : учебник / под редакцией Н. А. Духно, А. И. Землина. — Москва : Юридический институт МИИТа, 2017.
3. Землин, А. И. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры : монография / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А. Мельникова. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2019.
4. Землин, А. И. Организационные и правовые проблемы подготовки кадров для системы обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право и транспортная безопасность — 2019. — № 4(32). — С. 65—74.
5. Землин, А. И. Противодействие терроризму. Организационно-правовое обеспечение на транспорте : учебное пособие для бакалавриата, специалитета и магистратуры (гриф УМО ВО) / А. И. Землин, В. В. Козлов. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.
6. Корякин, В. М. О соотношении понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 11. — С. 26—32.
7. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности : монография / Н. А. Духно [и др.] ; под общей редакцией А. И. Землина. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2018.
8. Сидоркин, А. И. О месте транспортного права в системе российского права // Транспортные системы: тенденции развития : сборник трудов международной научно-практической конференции / под общей редакцией Б. А. Левина. — Москва, 2016. — С. 554—556.
9. Сидоркин, А. И. Философско-правовые проблемы понимания безопасности // Аграрное и земельное право. — 2019. — № 11(179). — С. 47—49.
10. Транспортная газета «Евразия Вести» // Транспортная безопасность: проблемы и решения. — 2017. — Вып. V.

References

1. Bagreeva, E. G. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — R. 4071—4076
2. Transportnoye pravo [Transport law]. Obshchaya chast' : uchebnik / pod redaktsiyey N. A. Dukhno, A. I. Zemlina. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIITa, 2017.
3. Zemlin, A. I. Aktual'nyye problemy pravovogo obespecheniya bezopasnosti transportnoy infrastruktury [Actual problems of legal security of transport infrastructure]: monografiya / A. I. Zemlin, I. V. Kholikov, A. A. Mel'nikova. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2019.
4. Zemlin, A. I. Organizatsionnyye i pravovyye problemy podgotovki kadrov dlya sistemy obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Organizational and legal problems

of personnel training for the system of ensuring transport security] // Transportnoye pravo i transportnaya bezopasnost' — 2019. — № 4(32). — S. 65—74.

5. Zemlin, A. I. Protivodeystviye terrorizmu. Organizatsionno-pravovoye obespecheniye na transporte [Counteraction to terrorism. Organizational and legal support in transport]: uchebnoye posobiye dlya bakalavriata, spetsialiteta i magistratury (grif UMO VO) / A. I. Zemlin, V. V. Kozlov. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2019.

6. Koryakin, V. M. O sootnoshenii ponyatiya «transportnaya bezopasnost'» so smezhnymi ponyatiyami v oblasti bezopasnosti na transporte [On the relationship between the concept of "transport security" and related concepts in the field of transport security] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 11. — S. 26—32.

7. Pravovyye problemy obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Legal problems of ensuring transport security]: monografiya / N. A. Dukhno [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey A. I. Zemlina. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2018.

8. Sidorkin, A. I. O meste transportnogo prava v sisteme rossiyskogo prava [On the place of transport law in the system of Russian law] // Transportnyye sistemy: tendentsii razvitiya : sbornik trudov mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / pod obshchey redaktsiyey B. A. Levina. — Moskva, 2016. — S. 554—556.

9. Sidorkin, A. I. Filosofsko-pravovyye problemy ponimaniya bezopasnosti [Philosophical and legal problems of understanding security] // Agrarnoye i zemel'noye pravo. — 2019. — № 11(179). — S. 47—49.

10. Transportnaya gazeta «Yevraziya Vesti» [Transport newspaper "Eurasia Vesti"]// Transportnaya bezopasnost': problemy i resheniya. — 2017. — Vyp. V.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 347.963

© Опенышев Олег Сергеевич
— кандидат юридических наук, заместитель Московского межрегионального транспортного прокурора, государственный советник юстиции 3 класса

Прокурорский надзор за исполнением законодательства на транспорте в условиях распространении новой коронавирусной инфекции (опыт Московской межрегиональной транспортной прокуратуры)

Аннотация. В статье на основе применения методик системно-правового анализа законодательства о прокурорском надзоре и транспортного законодательства, критического осмысления опыта деятельности аппарата Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, транспортных прокуроров представлены результаты исследования принципиальных подходов к организации прокурорского надзора за исполнением законодательства на транспорте в условиях распространении новой коронавирусной инфекции. В ходе проведенного анализа вскрыты некоторые противоречия и пробелы законодательства, имеющие существенное теоретическое и практическое значение для обеспечения законности на транспорте в условиях угрозы завоза и распространения коронавирусной инфекции. Анализируются основные нарушения, выявляемые в ходе прокурорских проверок в транспортной сфере в условиях распространении новой коронавирусной инфекции. Особое внимание уделяется анализу деятельности контролирующих органов как средства обеспечения законности и дисциплины участников транспортных правоотношений. Сформулированы и обоснованы отдельные выводы о необходимости совершенствования нормативной правовой основы, а также организации прокурорского надзора за исполнением законодательства на транспорте в условиях распространении новой коронавирусной инфекции, которое должно быть основано на выработке единых методологических подходов к разработке понятийно-категориального аппарата в интересах гармонизации и приведения правовых терминов в соответствие с потребностями

повышения эффективности и законности транспортной деятельности, устранения коллизий и пробелов правового регулирования.

Ключевые слова: прокуратура; транспортная прокуратура; транспортный комплекс; транспортное законодательство; коронавирусная инфекция; пандемия; COVID-19.

© Oleg S. Openyshev
— Candidate of Law, deputy Moscow interregional transport prosecutor, state counselor of justice of the 3rd class

Prosecutor's supervision over the implementation of legislation in transport in the context of the spread of a new coronavirus infection (the experience of the Moscow Interregional Transport Prosecutor's Office)

Abstract. The current paper has presented the study results of fundamental approaches to organization of prosecutorial supervision over the implementation of legislation on transport in the context of the spread of a new coronavirus infection, based on the application of methods of systemic legal analysis of legislation on prosecutorial supervision and transport legislation, a critical understanding of the experience of the Moscow Interregional Transport Prosecutor's Office and transport prosecutors. The analysis has revealed some contradictions and gaps in legislation that have large theoretical and practical significance for ensuring the legitimacy in transport in the context of the spread of a new coronavirus infection. There have been analyzed the main violations revealed during the prosecutor's inspections in the transport sector in the context of the spread of a new coronavirus infection. Particular attention has been paid to the analysis of the activities of regulatory authorities as a means of ensuring the legitimacy and discipline of parties of transport legal relations. There have been formulated the conclusions on the necessity to improve the regulatory legal framework, as well as the organization of prosecutorial supervision over the implementation of legislation in transport in the context of the spread of a new coronavirus infection, which should be based on the development of unified methodological approaches to the development of a conceptual and categorical apparatus to harmonize legal terms in accordance with the needs of increasing the efficiency and legality of transport activities, eliminating conflicts and gaps in legal regulation.

Keywords: prosecutor's office; transport prosecutor's office; transport complex; transport legislation; coronavirus infection; pandemic; COVID-19.

Целью воздействия средствами прокурорского надзора на комплекс транспортных правоотношений является их урегулирование в соответствии с нормами права и потребностями обеспечения транспортной безопасности [3, стр. 37; 4, стр. 62; 13, стр. 241].

Прокуратура распространяет свою деятельность на объекты, не подчиненные ей в административном отношении, осуществляя надзор за исполнением, в том числе и органами административного контроля (надзора), законов о транспортной безопасности. В этом смысле прокурорский надзор представляет собой контроль за контролем, осуществляемый указанными органами. Как форма высшего государственного контроля он является надведомственным и всеобщим, имеющим в этом ракурсе приоритет перед всеми другими контрольными, в том числе надзорными органами [11, стр. 148.].

Особое значение приобретает прокурорский надзор на транспорте в особых условиях, когда требуется обеспечить законность деятельности органов управления транспортом, принятие управленческих решений в условиях неочевидности, нарастающих угроз, скоротечности и быстроты смены обстановки. Этим, в частности, не в последнюю очередь, объясняется интерес представителей транспортно-правовой науки к вопросам правового и организационного обеспечения транспортной безопасности в целом [9; 10, стр. 27—28; 12, стр. 69—70; 14, стр. 155; 17, p. 68—71], безопасности на отдельных видах транспорта [1, стр. 121—135; 2, стр. 42; 5, стр. 209—214; 15, p. 4072; 16, p. 4963—4964], а также в ситуациях угрожающего характера, связанных с функционированием объектов транспортной инфраструктуры в условиях террористической опасности [6; 7; 8].

В соответствии с поручением Генеральной прокуратуры РФ межрегиональной транспортной прокуратурой в целях реализации неотложных надзорных мероприятий, направленных на обеспечение законности в период противодействия и предупреждения распространения коронавирусной инфекции (COVID-19), а также минимизацию последствий данной инфекции, организован мониторинг функционирования транспортного комплекса.

В связи с этим транспортной прокуратурой и подчиненными прокурорами налажено оперативное взаимодействие с прокуратурами субъектов РФ, обеспечено участие и регулярное получение информации из оперативных штабов транспортных предприятий, территориальных подразделений федеральных органов государственной власти и органов государственной власти субъектов РФ.

Аппаратом межрегиональной транспортной прокуратуры и транспортными прокурорами (на правах районных) организован постоянный мониторинг сообщений в средствах массовой информации и в сети Интернет. Например, по результатам проведенной проверки Московско-Смоленским транспортным прокурором в суд подано

административное исковое заявление о запрете к распространению в сети Интернет пяти видеороликов на видео-хостинге «YouTube», пропагандирующих несоблюдение режима самоизоляции в условиях действия коронавирусной инфекции. Исковое заявление находится на рассмотрении Московско-Рязанским транспортным прокурором. В суд направлено административное исковое заявление о признании запрещенной к распространению в сети Интернет информации, содержащейся на сайте: www.livemaster.ru о продаже оберегов от коронавирусной инфекции («Антикоронавирус», «Здравник от вирусов и инфекций», «Брошь-булавка covid», «Здравник детский — защита от вирусов и инфекций» и др.). Заявление в настоящее время не рассмотрено.

Одновременно с этим осуществляется анализ поступающих в органы транспортной прокуратуры жалоб и обращений граждан. Его результаты показали, что в период с марта по август текущего года поступило 680 обращений граждан, из которых 669 обращений — на отказ в возврате денежных средств пассажирам, в том числе 659 — в отношении различных авиакомпаний, 7 — ОАО «РЖД», 3 — ООО «Суперкасса»; 1 — о нарушении прав пассажиров воздушного транспорта, 10 — о нарушении трудовых прав работников аэропортов и транспортных предприятий.

Вопросы возврата средств, израсходованных на приобретение билетов, значительно утратили остроту после принятых Правительством РФ нормативных актов, устанавливающих процедуру их возврата. В связи с этим основное внимание прокуроров было обращено на исполнение их требований авиаперевозчиками перед пассажирами.

Несомненно, одной из главных задач прокурорского надзора с самого начала стало обеспечение неукоснительного соблюдения требований санитарно-эпидемиологического законодательства. Только введение ограничительных мер могло предотвратить дальнейшее распространение инфекции.

При этом прокурорские проверки показали, что с целью минимизации распространения коронавирусной инфекции (COVID-19) на железнодорожных вокзалах, в аэропортах и предприятиях транспорта проводятся мероприятия по обеспечению персонала средствами индивидуальной защиты и дезинфекции, контролю за состоянием здоровья работников и пассажиров, регулярной уборке и дезинфекции помещений, сокращению проводимых совещаний, семинаров и иных массовых мероприятий с очным участием сотрудников.

Организован учет прибывающих в Российскую Федерацию пассажиров из иностранных государств. Всего с марта по сентябрь текущего года в международные аэропорты Московского транспортного региона прибыло 1852 международных рейсов с 254 115 пассажирами (232 813 — граждане Российской Федерации, 21 302 — иностранные граждане), из которых 12 032 направлены на обсервацию, 13 803 — на самоизоляцию. В

указанный период отправлено 138 288 иностранных граждан, находившихся на территории РФ.

Административные исковые заявления о принудительной госпитализации транспортными прокурорами в суд не направлялись.

На первом этапе транспортными прокурорами большая часть нарушений в указанной сфере выявлялась именно на вокзалах и аэропортах. В связи с этим был принят ряд мер прокурорского реагирования, которые к апрелю позволили существенно исправить сложившуюся ситуацию.

Одновременно с этим прокурорами продолжаются выявляться отдельные случаи нарушений. К примеру, в деятельности предпринимателя, осуществляющего розничную продажу продуктов питания на территории привокзальной площади железнодорожного вокзала Смоленск, выявлены нарушения в части необеспечения соблюдения гражданами и работниками социального дистанцирования, специальная разметка предпринимателем не нанесена. По указанным фактам Смоленской транспортной прокуратурой внесено представление.

В вагонах электропоезда моторвагонного депо Раменское не было организовано информирование граждан о мерах профилактики инфекционных заболеваний и социальное дистанцирование, в том числе путем нанесения специальной разметки. Для устранения данных нарушений Рязанской транспортной прокуратурой начальнику моторвагонного депо внесено представление.

Не всеми предприятиями транспорта и медицинскими организациями принимаются достаточные меры по профилактике и недопущению распространения инфекции.

На Тамбовском вагоноремонтном заводе не обеспечивалась обработка рук кожными антисептиками либо дезинфицирующими салфетками, не производилась надлежащая уборка помещений и не соблюдалось минимальное расстояние между рабочими местами, в туалетах отсутствовали средства гигиены и т.д. Вследствие указанных нарушений произошло заражение 44 работников.

Подобные нарушения также выявлены в аэропорту Тамбова и на железнодорожном вокзале г. Липецк. По всем выявленным нарушениям Мичуринским и Липецким транспортными прокурорами внесены представления, которые рассмотрены и удовлетворены, проведены соответствующие мероприятия, в том числе дополнительная дезинфекция помещений, работники обеспечены дезинфицирующими средствами. Виновные лица привлечены к административной ответственности по ч. 1 ст. 6.3 и ч. 1 ст. 6.4 КоАП РФ.

В связи с осуществлением сотрудниками подразделения транспортной безопасности Киевского и Белорусского железнодорожных вокзалов г. Москвы трудовых функций без защитных средств, непроведением в зданиях вокзалов регулярного обеззараживания воздуха Московско-

Смоленским транспортным прокурором начальникам вокзалов внесены представления, по результатам рассмотрения которых виновные должностные лица привлечены к дисциплинарной ответственности. Благодаря своевременно принятым мерам сотрудники вышеуказанных подразделений транспортной безопасности в полном объеме обеспечены защитными средствами, в зданиях вокзалов проводится обеззараживание воздуха.

Работники Больницы «РЖД-Медицина» г. Мичуринска не в полной мере были обеспечены защитными средствами, помещения больницы с установленной периодичностью не проветриваются, имеются негерметичные стыки между стенами и полом, что способствует распространению инфекции. С целью устранения выявленных нарушений Мичуринской транспортной прокуратурой главному врачу Больницы «РЖД-Медицина» 3 августа 2020 г. внесено представление, которое находится на рассмотрении.

Всего за период с 27 марта по 3 августа 2020 г. на предприятиях и организациях транспорта, расположенных в регионе деятельности межрегиональной транспортной прокуратуры, выявлено 1192 заболевших коронавирусной инфекцией.

В свою очередь нельзя не сказать и об организации надзора за соблюдением прав граждан при привлечении их к ответственности за неисполнение требований противоэпидемиологического законодательства. В связи с нарушением требований санитарно-эпидемиологического законодательства, невыполнением правил поведения при чрезвычайной ситуации или угрозе ее возникновения должностными лицами Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу за анализируемый период составлено 273 протокола по ст. 6.3 КоАП РФ, 1092 — по ст. 20.6.1 КоАП РФ и 3590 — по ст. 3.18.1 Закона г. Москвы от 21 ноября 2007 г. № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях».

В условиях новой короновирусной инфекции особое внимание уделялось соблюдению трудовых прав граждан и в первую очередь на оплату труда. При этом прокурорские проверки показали, что в нарушение требований трудового законодательства генеральным директором одного из федеральных государственных предприятий структурным подразделениям направлена телеграмма с рекомендацией о предоставлении сотрудникам отпуска без сохранения заработной платы с их личного согласия, а также переходе на сокращенную рабочую неделю либо предоставлении им не менее 24 дней отпуска без сохранения заработной платы на основании их личного заявления. В связи с этим генеральному директору предприятия внесено представление.

В соответствии со вступившими в силу изменениями действующего законодательства частные медицинские организации, в том числе системы ОАО «РЖД», получили право на получение субсидий, которые

предназначены для выплат стимулирующего характера за особые условия труда и дополнительную нагрузку медицинским работникам, оказывающим медицинскую помощь гражданам, у которых выявлена новая коронавирусная инфекция, и лицам из групп риска заражения новой коронавирусной инфекцией. В связи с этим транспортными прокурорами (на правах районных) организованы соответствующие проверки, в ходе которых нарушений не установлено.

Вместе с тем не всеми медицинскими организациями исполняется распоряжение ОАО «РЖД» от 26 мая 2020 г. № 1108/р, устанавливающее выплаты стимулирующего характера работникам медицинских организаций ОАО «РЖД» за особые условия труда и дополнительную нагрузку в период оказания медицинской помощи гражданам, у которых выявлена новая коронавирусная инфекция, и лицам из групп риска заражения новой коронавирусной инфекцией.

Так, по результатам проведенной межрегиональной транспортной прокуратурой проверки центральной поликлиники частного учреждения здравоохранения (ЧУЗ) «РЖД-Медицина» установлено, что выплаты, предусмотренные распоряжением ОАО «РЖД», выплачиваются работникам поликлиники несвоевременно. По данному факту межрегиональной транспортной прокуратурой главному врачу внесено представление, которое находится на рассмотрении. По факту задержки 56 работникам Клинической больницы «РЖД-Медицина» заработной платы Воронежской транспортной прокуратурой главного врачу внесено представление, возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 6 ст. 5.27 КоАП РФ. В настоящее время задолженность по заработной плате отсутствует.

Брянской транспортной прокуратурой установлен факт невыплаты денежных средств стимулирующего характера медицинским работникам ЧУЗ «РЖД-Медицина, г. Брянск» за особые условия труда и дополнительную нагрузку в период оказания медицинской помощи гражданам, у которых выявлена новая коронавирусная инфекция, и лицам из групп риска заражения COVID-19. В связи с выявленными нарушениями главному врачу ЧУЗ внесено представление, директору Департамента здравоохранения Брянской области направлено информационное письмо о необходимости контроля за ситуацией. В настоящее время приняты меры к начислению и дальнейшей выплате надбавок.

В целях своевременного пресечения правонарушений в указанной сфере межрегиональной транспортной прокуратурой на постоянной основе проводятся соответствующие проверки, истребуются сведения в поднадзорных предприятиях. Полученные результаты и необходимость принятия мер обсуждается на заседаниях оперативного штаба.

Наряду с этим в анализируемом периоде выявлялись и иные нарушения в деятельности учреждений здравоохранения.

Несмотря на выявление факта заболевания пациента COVID-19, в нарушение требований санитарно-эпидемиологического законодательства ЧУЗ «РЖД-Медицина, г. Белгород» экстренное извещение в территориальный отдел управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту не направлено. В связи с этим Белгородским транспортным прокурором главному врачу организации внесено представление об устранении нарушений закона, которое рассмотрено и удовлетворено, приняты меры в целях недопущения подобных фактов.

Медицинскими организациями допускаются нарушения порядка расследования страховых случаев в связи с заболеванием медицинского персонала коронавирусной инфекцией. К примеру, в нарушение п. 4 Временного положения о расследовании страховых случаев причинения вреда здоровью медицинского работника в связи с развитием у него полученных при исполнении трудовых обязанностей заболевания (синдрома) или осложнения, вызванных подтвержденной лабораторными методами исследования новой коронавирусной инфекцией и повлекших за собой временную нетрудоспособность, но не приведших к инвалидности, утвержденного постановлением Правительства РФ от 16 мая 2020 г. № 695, ЧУЗ «РЖД-Медицина, г. Брянск» и ЧУЗ «РЖД-Медицина, г. Тула» нарушен срок расследования страховых случаев в отношении заболевших работников. По указанным фактам нарушений Брянской и Тульской межрайонной транспортными прокуратурами главным врачам данных организаций внесены представления, которые находятся на рассмотрении.

Вскрыты факты нарушения требований законодательства об образовании, в том числе с использованием электронного обучения и дистанционных образовательных программ. В Тамбовском техникуме железнодорожного транспорта — филиале ФГБОУ ВО «РГУПС» ответственное лицо за консультирование педагогических работников и обучающихся по использованию электронного обучения и дистанционных образовательных технологий не назначено. Не был определен перечень учебных дисциплин и междисциплинарных курсов, которые могут быть реализованы с помощью онлайн-курсов, требуют присутствия в строго определенное время обучающегося перед компьютером и могут осваиваться в свободном режиме. Ненадлежащим образом осуществлялся контроль посещаемости студентов. Аналогичные нарушения выявлены в Кирсановском авиационном техническом колледже — филиале ФГБОУ ВО «МГТУ ГА». По результатам проверки транспортным прокурором директорам техникума и колледжа внесены представления об устранении нарушений законодательства, которые находятся на рассмотрении.

В филиале Самарского государственного университета путей сообщения в г. Ртищево в нарушение приказа Рособрнадзора от 23 августа 2017 г. № 816 не установлено место хранения результатов

дистанционного образовательного процесса, а также порядок уничтожения и сроки хранения данных документов. В связи с выявленными нарушениями внесено представление директору учреждения.

Всего по результатам проверок в указанной сфере транспортными прокурорами внесено 92 представления, 32 лица привлечено к дисциплинарной ответственности, принесено 7 протестов (все удовлетворены), объявлено 29 предостережений, направлено 2 иска, к административной ответственности привлечено 38 лиц.

Работа на данном направлении продолжается.

Среди первоочередных задач, стоящих перед прокуратурой, остаются соблюдение прав пассажиров, трудовых прав работников транспортных предприятий и медицинских организаций. Наряду с этим под пристальным вниманием находятся вопросы законности расходования бюджетных средств, выделенных предприятиям, обеспечения прав предпринимателей.

Литература

1. Артамонова, С. Н. Актуальный опыт административно-правового регулирования государственной контрольной и надзорной деятельности в сфере обеспечения безопасности автомобильного транспорта // Право и образование. — 2018. — № 3. — С. 121—135.

2. Гуцуляк, В. Н. Правовые средства борьбы с пиратством и терроризмом на морском транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 4. — С. 41—44.

3. Духно, Н. А. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности : монография / Н. А. Духно [и др.] ; под общей редакцией А. И. Землина. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2018.

4. Духно, Н. А. Транспортное право : учебник / Н. А. Духно [и др.]. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

5. Едигарева, Ю. Г. Обзор актуального состояния безопасности на воздушном транспорте в мире / Ю. Г. Едигарева, О. И. Мазурок // Вестник Юридического института МИИТ. — 2018. — № 1 (21) — С. 209—214.

6. Землин, А. И. Правовые и организационные аспекты обеспечения противодействия терроризму на транспорте : учебник для вузов / А. И. Землин [и др.]. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

7. Землин, А. И. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры : монография / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А. Мельникова. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2019.

8. Землин, А. И. Противодействие терроризму. Организационно-правовое обеспечение на транспорте : учебное пособие / А. И. Землин, В. В. Козлов. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

9. Ирошников, Д. В. Методологические аспекты исследования транспортной безопасности в юридической науке // Национальная безопасность: nota bene. — 2019. — № 6.

10. Корякин, В. М. О соотношении понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 11. — С. 26—32.

11. Ларионов, Г. А. Совершенствование функций государственного контроля в условиях земельной реформы // Право и экономика. — 1995. — № 9-10. — С. 144—149.

12. Пищелко, А. В. Проблемы правового обеспечения транспортной безопасности // В сборнике материалов Международной научно-практической конференции «Юридическая наука в XXI веке: Актуальные проблемы и перспективы их решения». Круглый стол № 3. — Шахты, ДОНГУ, 2020.

13. Транспортное право : учебник для бакалавриата и специалитета / Н. А. Духно [и др.] ; ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.

14. Холиков, И. В. Основные тенденции уголовно-правового регулирования транспортной деятельности в КНР / И. В. Холиков, А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 2 (34). — С. 154—166.

15. Bagreeva, E. G. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — Т. 28. — № 107. — P. 4071—4076.

16. Bagreeva, E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — Issue 107. — P. 4961—4965.

17. Zemlin, A. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy / A. Zemlin, A. Pishchelko, Y. Kharlamova // Kutafin University Law Review. — 2020. — Vol. 7. — Issue 1. — P. 67—78

References

1. Artamonova, S. N. Aktual'nyy opyt administrativno-pravovogo regulirovaniya gosudarstvennoy kontrol'noy i nadzornoy deyatel'nosti v sfere obespecheniya bezopasnosti avtomobil'nogo transporta [Actual experience of administrative and legal regulation of state control and supervision activities in the field of ensuring the safety of motor transport] // Pravo i obrazovaniye. — 2018. — № 3. — S. 121—135.

2. Gutsulyak, V. N. Pravovyye sredstva bor'by s piratstvom i terrorizmom na morskom transporte [Legal means of combating piracy and terrorism in maritime transport] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 4. —

S. 41—44.

3. Dukhno, N. A. Pravovyye problemy obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Legal problems of transport security]: monografiya / N. A. Dukhno [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey A. I. Zemlina. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2018.

4. Dukhno, N. A. Transportnoye pravo [Transport law]: uchebnik / N. A. Dukhno [i dr.]. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

5. Yedigareva, YU. G. Obzor aktual'nogo sostoyaniya bezopasnosti na vozdushnom transporte v mire [Review of the current state of security in air transport in the world] / YU. G. Yedigareva, O. I. Mazurok // Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2018. — № 1 (21) — S. 209—214.

6. Zemlin, A. I. Pravovyye i organizatsionnyye aspekty obespecheniya protivodeystviya terrorizmu na transporte [Legal and organizational aspects of countering terrorism in transport]: uchebnik dlya vuzov / A. I. Zemlin [i dr.]. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

7. Zemlin, A. I. Aktual'nyye problemy pravovogo obespecheniya bezopasnosti transportnoy infrastruktury [Actual problems of legal security of transport

infrastructure]: monografiya / A. I. Zemlin, I. V. Kholikov, A. A. Mel'nikova. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2019.

8. Zemlin, A. I. Protivodeystviye terrorizmu. Organizatsionno-pravovoye obespecheniye na transporte [Counteraction to terrorism. Organizational and legal support in transport]: uchebnoye posobiye / A. I. Zemlin, V. V. Kozlov. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

9. Iroshnikov, D. V. Metodologicheskiye aspekty issledovaniya transportnoy bezopasnosti v yuridicheskoy nauke [Methodological aspects of the study of transport security in legal science] // Natsional'naya bezopasnost': nota bene. — 2019. — № 6.

10. Koryakin, V. M. O sootnoshenii ponyatiya «transportnaya bezopasnost'» so smezhnymi ponyatiyami v oblasti bezopasnosti na transporte [On the relationship between the concept of "transport security" and related concepts in the field of transport security] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 11. — S. 26—32.

11. Larionov, G. A. Sovershenstvovaniye funktsiy gosudarstvennogo kontrolya v usloviyakh zemel'noy reformy [Improving the functions of state control in the context of land reform] // Pravo i ekonomika. — 1995. — № 9-10. — S. 144—149.

12. Pishchelko, A. V. Problemy pravovogo obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Problems of legal provision of transport security] // V sbornike materialov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Yuridicheskaya nauka v XXI veke: Aktual'nyye problemy i perspektivy ikh resheniya». Kruglyy stol № 3. — Shakhty, DONGU, 2020.

13. Transportnoye pravo : uchebnik dlya bakalavriata i spetsialiteta [Transport law: textbook for undergraduate and specialist degree] / N. A. Dukhno [i dr.] ; otvetstvennyye redaktory N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2019.

14. Kholikov, I. V. Osnovnyye tendentsii ugolovno-pravovogo regulirovaniya transportnoy deyatel'nosti v KNR [Main trends of criminal law regulation of transport activities in the PRC] / I. V. Kholikov, A. I. Zemlin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 2 (34). — S. 154—166.

15. Bagreeva, E. G. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — P. 4071—4076.

16. Bagreeva, E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — Issue 107. — P. 4961—4965.

17. Zemlin, A. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy / A. Zemlin, A. Pishchelko, Y. Kharlamova // Kutafin University Law Review. — 2020. — Vol. 7. — Issue 1. — P. 67—78

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 339.5

© Губин Алексей Владимирович
— кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Влияние показателей результативности и эффективности функционирования таможенных органов Российской Федерации на сферу транспортных услуг в международной торговле

Аннотация. Эффективность и результативность функционирования ФТС России оказывает существенное влияние на многие отрасли экономики страны, в том числе на развитие транспорта. Развитие международной торговли невозможно без предоставления услуг по международным перевозкам товаров. В свою очередь, на результаты оказания этих услуг влияет исполнение контролирующих и надзорных полномочий таможенных органов. Предметом данной статьи является зависимость сферы транспортных услуг по международной перевозке грузов от показателей результативности и эффективности функционирования таможенных органов РФ. В настоящее время существует многоаспектная система оценки эффективности и результативности функционирования таможенных органов, которая состоит из нескольких уровней, включает большое количество различных показателей. Целью данной статьи является рассмотрение показателей, оказывающих воздействие на сферу транспортных услуг в части международных перевозок грузов. Существует значительное количество научных работ, посвященных проблемам оценки результативности и эффективности функционирования таможенных органов. Однако воздействие данных показателей на сферу транспорта, как правило, не рассматривается. Тем не менее очевидно, что область таможенного дела и транспортная отрасль неразрывно связаны и оказывают взаимное влияние. Поэтому рассмотрение показателей результативности и эффективности таможенных органов в аспекте международной перевозки товаров представляется весьма актуальным.

В данной статье рассмотрены показатели результативности и эффективности функционирования таможенных органов в разрезе автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта, что обусловлено особенностями совершения таможенных операций в

отношении отдельных видов транспорта. Также интерес в плане транспорта представляют индикативные показатели работы таможенных органов. Данные категории показателей представляют интерес как внешние факторы, оказывающие влияние на эффективность транспортных услуг. Таким образом, при повышении результативности и эффективности функционирования таможенных органов будут улучшаться показатели транспортных услуг в сфере международных перевозок. При создании транспортных коридоров, при расчете параметров международной перевозки данные показатели должны приниматься в расчет в качестве показателей внешней среды.

Ключевые слова: оценка работы; показатели результативности; показатели эффективности; индикативные показатели; транспортные услуги; международные перевозки; таможенные органы; ФТС России.

© Aleksey V. Gubin
— Candidate of Economic Sciences, docent, associate professor of the department 'Customs law and organization of the customs affairs' of the Law Institute of the Russian University of Transport

The impact of performance and efficiency indicators of the Russian customs authorities' work on the sphere of transport services in international trade

Abstract. The performance and efficiency of the Russian customs authorities' work are of a significant effect on many economic branches of the country, including the development of transport. The development of international trade is impossible without providing the services for the international transportation of goods. In turn, the results of providing these services are influenced by the execution of the controlling and supervisory powers of the customs authorities. The subject of the current paper is the dependence of transport services for the international transportation of goods on the performance and efficiency indicators of the Russian customs authorities' work. Currently, there is a multidimensional system to evaluate the efficiency and effectiveness of the customs authorities' work, which consists of several levels, including a large number of different indicators. The purpose of the paper is to consider indicators that have an impact on the transport services provided for international transportation of goods. There is a significant number of research works devoted to the problems of assessing the performance and efficiency of the customs authorities' work. However, the impact of these indicators on the transport sector is generally not considered. Nevertheless, it is clear that the customs sphere and the transport industry are

inextricably correlated and have a mutual influence. Therefore, the analysis of the performance and efficiency indicators of customs authorities' work in the international transportation of goods is of great relevance. The paper has considered the performance and efficiency indicators of the customs authorities' work in the road, rail, water and air transport, which is due to the peculiarities of customs operations related to certain modes of transport. Also the indicators of the work of customs authorities are of great interest. These indicators are of interest as external factors influencing the efficiency of transport services. Thus, the increase in the performance and efficiency indicators of customs authorities' work improve the indicators of transport services in the field of international transport. When creating transport corridors, and calculating the parameters of international transportation, these indicators should be taken into account as indicators of the external environment.

Keywords: work assessment; performance indicators; efficiency indicators; indicators; transport services; international transportation; the Customs; FCS of Russia.

Оценка эффективности и результативности функционирования таможенных органов является важным, необходимым, но при этом трудоемким процессом, который осуществляется на нескольких уровнях с использованием большого количества разнообразных показателей. Это обусловлено тем, что с каждым годом количество установленных показателей неуклонно возрастало [1].

Отправной точкой данного процесса оценки являются критерии, закрепленные правовым актом в виде Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Закон о таможенном регулировании).

Определенные в Законе критерии служат отправной точкой и базисом для анализа и оценки результатов функционирования таможенных органов в нашей стране.

Критериями оценки работы таможенных органов являются:

1) скорость совершения таможенных операций при ввозе товаров в Россию и вывозе товаров из России, а также снижение затрат ресурсов заинтересованных лиц при совершении таможенных операций;

2) своевременность и полнота поступления таможенных платежей;

3) эффективность противодействия преступлениям и административным правонарушениям.

Минфин России, руководствуясь в том числе данными критериями оценки работы, разработал совокупность различных показателей оценки эффективности и результативности деятельности таможенных органов

РФ, а также методику и порядок мониторинга показателей. Кроме того, ведомство осуществляет контроль за их выполнением.

Информация о результатах мониторинга доводится до сведения общественности и заинтересованных лиц путем опубликования на официальном сайте ФТС России.

Система показателей работы, а также порядок и методы их мониторинга регламентированы принятым постановлением Правительства РФ от 29 сентября 2012 г. № 994, которое носит соответствующее название: «Об утверждении Положения о системе показателей работы таможенных органов Российской Федерации, порядке и методике их мониторинга».

Данная система показателей работы включает в себя:

– основные показатели работы;

– показатели работы региональных таможенных управлений (далее — РТУ) и показатели работы таможен и таможенных постов, устанавливаемые ФТС России.

Показатели результативности и эффективности функционирования таможенных органов РФ находятся во взаимосвязи с критериями оценки работы. Каждому критерию, установленному ст. 266 Закона о таможенном регулировании, соответствует группа основных показателей. Они, в свою очередь, являются аккумулятивными, исходя из значений показателей работы РТУ, а также таможен и таможенных постов.

Данные показатели являются объектом мониторинга и анализа. В постановлении Правительства РФ от 29 сентября 2012 г. № 994 раскрывается сущность этих терминов. Так, под мониторингом применяемых показателей работы понимается сбор, обобщение, а также анализ полученных данных о достигнутых результатах работы таможенных органов и оценка степени выполнения данных показателей.

Анализ результатов функционирования таможенной службы осуществляется путем сопоставления достигнутых в отчетном периоде значений показателей со значениями, полученными в аналогичные предыдущие периоды.

Для оценки степени достижения показателей работы используется сравнительный анализ.

Далее мы рассмотрим показатели работы таможенных органов, которые оказывают влияние на транспортную отрасль в части международных перевозок товаров, пассажиров и багажа.

Для оценки скорости таможенных операций а также для снижения затрат участников внешнеторговой деятельности при совершении таможенных операций (в нашем случае — для транспортных организаций) применяются следующие данные как при ввозе, так и вывозе товаров в/из России:

а) время совершения таможенными органами операций, связанных с осуществлением государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска (минут):

– для товаров, подлежащих ветеринарному, фитосанитарному и санитарно-карантинному контролю;

– для других товаров, по которым не выявлены риски нарушений;

б) время, прошедшее с момента завершения таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перемещаемых под таможенным контролем автомобильным транспортом, от таможенного органа от места прибытия до внутреннего таможенного органа до момента выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления (минут), за исключением следующих случаев:

– размещение товаров на временное хранение;

– неисполнение установленных сроков подачи и регистрации декларации на товары (далее — ДТ), изменение сведений и добавление в нее информации, а также ее отзыв;

– невыполнение декларантом определенных условий выпуска товаров.

Значения показателей, оказывающих воздействие на сферу транспорта, можно получить на официальном сайте ФТС России [http://customs.gov.ru/activity/results/svedeniya-o-vypolnenii-osnovnyx-pokazatelej-raboty-/2020-god/document/246535]. Они приведены в таблице

Исполнение основных показателей работы таможенных органов РФ за второй квартал 2020 г.

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
Критерий 1. Скорость совершения таможенных операций при ввозе товаров в Россию и их вывозе из России, а также сокращение издержек заинтересованных лиц при совершении таможенных операций		
1.1	Время совершения таможенными органами РФ операций, связанных с осуществлением государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска (мин.): – для товаров, которые подлежат ветеринарному, фитосанитарному и санитарно-карантинному контролю; – для иных категорий товаров, по которым не выявлены риски нарушений	27,66 17,61

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1.2	Время, прошедшее с момента завершения таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перевозка которых под таможенным контролем осуществляется автомобильным видом транспорта, от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа до момента выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления (мин.), за исключением следующих случаев: – помещение товаров на временное хранение; – неисполнение установленных сроков подачи и регистрации ДТ, изменение и дополнение сведений в ней, ее отзыв; – неисполнение декларантом условий выпуска товаров	244,29

В целом продолжительность совершения таможенных операций представляется оптимальной и необременительной. Однако следует отметить, что эти показатели соответствуют практически полностью идеальным условиям для таможенных операций и выпуска товаров по завершении таможенной процедуры таможенного транзита.

При необходимости применения форм таможенного контроля и мер по обеспечению таможенного контроля, а также помещения товаров в места временного хранения, возникновения проблем с корректировкой или отзывом ДТ и невыполнением условий выпуска товаров эти сроки могут быть значительно больше и, соответственно, возрастают периоды простоев транспорта.

Следующим уровнем оценки являются показатели деятельности РТУ, таможен и таможенных постов, устанавливаемых ФТС России, которые распределены на три категории:

1) показатели результативности и эффективности (индикативные) контрольной и надзорной деятельности ФТС России;

2) показатели результативности и эффективности работы (в том числе их установленные значения) и индикативные показатели функционирования территориальных таможенных органов;

3) показатели результативности и эффективности работы (индикативные) Центрального аппарата ФТС России.

В соответствии с приказом ФТС России от 19 января 2017 г. № 86 «Об утверждении порядка действий по разработке показателей результативности деятельности, показателей эффективности деятельности, индикативных показателей региональных таможенных управлений и таможен, непосредственно подчиненных ФТС России, и оценке деятельности таможенных органов» показатели, исходя из их предназначения, разделены на три разновидности показателей: результативности, эффективности и индикативные.

Показатели итоговых, социально значимых результатов, на получение которых непосредственно воздействует работа таможенных органов, называются показателями результативности.

Показатели, характеризующие полученные таможенными органами результаты в сравнении с затраченными ресурсами, в том числе трудовыми, финансовыми, материальными, являются отражением достигнутой ресурсной эффективности функционирования.

Что касается индикативных показателей, то они используются для мониторинга состояния регулируемой сферы и проведения государственной политики, выявления появляющихся проблем и определения причин их появления.

Спецификой данных показателей-индикаторов является то, что их целевые значения не регламентируются.

Показатели результативности и эффективности предназначены для комплексной оценки работы различных территориальных таможенных органов. При этом индикативные показатели не применяются для оценки функционирования таможенных органов.

Далее рассмотрим, какие из этих показателей влияют на сферу транспортных услуг по международной перевозке товаров.

Анализируя содержание приказа ФТС России от 30 октября 2017 г. № 1720 «Об утверждении показателей результативности и эффективности деятельности ФТС России, территориальных таможенных органов и центрального аппарата ФТС России», среди показателей результативности и эффективности функционирования (индикативных) надзорной деятельности ФТС России, оказывающих воздействие на параметры оказания транспортных услуг, можно выделить ряд показателей, характеризующих различные аспекты контроля и надзора.

В частности, показателем, характеризующим качество принимаемых мер с точки зрения их направленности на противодействие возможного нанесения охраняемым нормами права ценностям, является В.2.15 «Доля транзитных деклараций, оформленных в электронном виде». Этот показатель интересен тем, что при перемещении товаров в соответствии с процедурой таможенного транзита используются различные виды транспорта, а подача транзитных деклараций в электронной форме может способствовать более быстрому перемещению товаров за счет сокращения продолжительности совершения таможенных операций по декларированию товаров.

С транспортом напрямую связан ряд индикативных показателей, характеризующих параметры выполняемой деятельности:

1) В.3.2.1.2 «Количество транспортных средств (грузовых, пассажирских, легковых), проследовавших через автомобильные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации»;

2) В.3.2.1.3 «Количество железнодорожных составов (грузовых, пассажирских), проследовавших через железнодорожные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации»;

3) В.3.2.1.4 «Количество воздушных судов (грузовых, пассажирских), проследовавших через воздушные пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации»;

4) В.3.2.1.5 «Количество морских судов (грузовых, пассажирских), проследовавших через морские пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации»;

5) В.3.12.1 «Количество оформленных транзитных деклараций»;

6) В.3.12.2 «Количество транзитных деклараций, по которым завершена таможенная процедура таможенного транзита».

Эти показатели являются абсолютными величинами, которые в том числе характеризуют использование транспорта в международных перевозках.

Среди показателей результативности и эффективности функционирования, индикативных показателей работы территориальных таможенных органов РФ в части использования автомобильного транспорта наиболее значим показатель результативности «Время совершения таможенными органами Российской Федерации операций, связанных с осуществлением государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска».

Что касается показателей эффективности функционирования таможенных органов, представляющих интерес при оказании транспортных услуг, следует принять во внимание показатель «Доля транспортных средств, по результатам проверки которых мобильными группами выявлены нарушения». Этот показатель важен для транспортных организаций тем, что за провоз санкционной продукции на территорию России Россельхознадзор предлагает конфисковывать автомобили [https://www.kommersant.ru/doc/4458173].

Среди индикативных показателей использование транспорта характеризуется следующими:

– электронное декларирование товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита;

– сроки совершения таможенных операций, связанных с завершением действия таможенной процедуры таможенного транзита;

– доля транспортных средств, по результатам проверки которых мобильными группами выявлены нарушения.

Что касается показателей результативности и эффективности функционирования (индикативных) центрального аппарата ФТС России, то среди них относящихся к транспорту показателей не имеется.

Таким образом, среди показателей эффективности и результативности деятельности есть ряд величин, оказывающих влияние на транспортную отрасль и воздействующих на ее развитие. Данные показатели

представляют интерес как внешние факторы, оказывающие влияние на эффективность транспортных услуг. Таким образом, при улучшении показателей результативности и эффективности функционирования российских таможенных органов будут улучшаться результаты транспортных услуг в сфере международных перевозок.

При создании транспортных коридоров, при расчете параметров международной перевозки данные показатели должны приниматься в расчет в качестве показателей внешней среды, определяющие их параметры в том числе.

Литература

1. Лемешева, Ж. С. Методические подходы к оценке системы показателей эффективности деятельности таможенных органов Российской Федерации // Таможенное дело. — 2017. — № 4. — С. 32—35.

References

1. Lemesheva, ZH. S. Metodicheskiye podkhody k otsenke sistemy pokazateley effektivnosti deyatel'nosti tamozhennykh organov Rossiyskoy Federatsii [Methodical approaches to assessing the system of indicators of the effectiveness of the customs authorities of the Russian Federation]// Tamozhennoye delo. — 2017. — № 4. — S. 32—35.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 336.71:339.74:656

© **Овечкин Александр Петрович**
— доктор философских наук, профессор, профессор кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Валютные операции между транспортными организациями-резидентами и иными резидентами и нерезидентами

Аннотация. Современная внешнеэкономическая, внешнеполитическая, туристическая деятельность, организация международного культурного обмена невозможны без соответствующего транспортного обеспечения. В ходе перевозочного процесса транспортным организациям приходится не только решать различного рода проблемы, связанные с перемещением во времени и пространстве, но исполнять свои расчетные обязательства с резидентами и нерезидентами. Следовательно, активное вовлечение российских транспортных организаций в различные сферы современного международного процесса включают их не только в область перевозочного процесса, но и делает их активными участниками валютных отношений. Поэтому одним из актуальнейших аспектов исследования международных перевозок является правовое регулирование валютных операций, совершаемых транспортными организациям — резидентами с другими резидентами и нерезидентами. Между тем проблема включения транспортных организаций в орбиту валютно-правовых отношений не получила в научных источниках должного освещения. В данной статье автор обращается лишь к некоторым ее аспектам. В частности, в статье дается определение понятию транспортной организации — резидента, рассматриваются валютные отношения транспортных организаций — резидентов с посредниками-резидентами, некоторые проблемы, возникающие в сфере валютных правоотношений при перевозке грузов и пассажиров, а также связанные с функционированием транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортная организация; транспортная организация-резидент; валютные правоотношения; валютная операция; резидент; нерезидент.

© Aleksandr P. Ovechkin
— Doctor of Philosophical Sciences, professor, professor
of the department 'Administrative Law, Ecological Law,
Information Law' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Currency transactions between resident transport organizations and other residents and non-residents

Abstract. Modern foreign economic, foreign politic and tourism activities, organization of international cultural exchange are impossible without appropriate transport support. In the course of the transportation process, transport organizations have to not only solve various kinds of problems associated with movement in time and space, but also fulfill their accounting obligations with residents and non-residents. Consequently, the active involvement of Russian transport organizations in various areas of the modern international process includes them not only in the field of the transportation process, but also makes them active participants in currency relations. Therefore, one of the most relevant aspects of the study of international transport is the legal regulation of foreign exchange transactions performed by transport organizations-residents with other residents and non-residents. Meanwhile, the problem of including transport organizations in the orbit of currency and legal relations has not received proper attention in research materials. In the current paper, the author has considered only some of its aspects. In particular, the paper has given a definition of the concept of a resident transport organization, examined the currency relations of resident transport organizations with resident intermediaries. The paper has also identified some problems arising in the field of currency legal relations in the goods and passengers' transportation, as well as the issues associated with the functioning of the transport infrastructure.

Keywords: transport organization; resident transport organization; currency legal relations; currency transaction; resident; non-resident.

В обеспечении все более развивающихся мировых экономических политических, культурных, туристических связей особая роль принадлежит транспорту. Осуществляя перевозки в различных международных направлениях, транспортные организации активно втягиваются одновременно с перевозочным процессом в область валютно-правовых отношений. Вполне естественно, что это побуждает транспортные организации все активнее участвовать в различного рода валютных операциях, приобретая статус резидента.

Первоначально разберемся с тем, что же такое «транспортная организация — резидент». Ни ГК РФ, ни транспортные уставы и кодексы, ни валютное законодательство не содержат прямого ответа на этот вопрос. Но их анализ позволяет сформулировать определение транспортной организации — резидента как зарегистрированное на территории РФ по российскому законодательству юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, основным видом деятельности которых является перевозка пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа.

Изначально любая организация, осуществляющая перевозки, не имеет статуса резидента. Он присущ ей только в потенциальном виде. Этот потенциал заложен в правосубъектности транспортной организации как юридического лица или индивидуального предпринимателя. Правосубъектность одновременно предполагает наличие правоспособности, дееспособности и деликтоспособности. Правоспособность наделяет транспортную организацию определенными правами и обязанностями. Дееспособность определяет возможность реализации тех прав, которые предоставляются субъекту государством, а деликтоспособность указывает на то, что лицо обладает не только правами, но и несет ответственность за свои действия. Таким образом, во всех трех составляющих правосубъектности заложены только потенциальные возможности. Транспортная организация, получая от государства определенную совокупность прав, сама определяет: какие из них и как она будет использовать. Во всяком случае, резидентство она приобретает только при вступлении в валютные правоотношения, реализуя свое право на участие в валютных операциях.

Транспортная организация, вступая в валютные правоотношения в качестве резидента, сохраняет свои старые свойства, но одновременно приобретает и новые, реализуя при этом свой уже новый валютно-правовой статус. Становясь субъектом валютной операции, транспортные организации взаимодействуют с другими резидентами, партнерами по сделке. Обычно это гражданско-правовые отношения, в рамках которых каждая из сторон наделена определенными законом правами и обязанностями. Но одновременно у транспортной организации появляются дополнительные обязанности перед органами валютного регулирования и валютного контроля, осуществляющими государственно-властные полномочия. Смысл этих обязанностей состоит в необходимости соблюдения правил и норм валютного законодательства, актов органов валютного регулирования и валютного контроля. На транспортные организации как субъект валютных правоотношений возлагается обязанность предоставления установленных законом документов и информации в органы валютного контроля. Поэтому участвуя в валютной операции, транспортная организация оказывается одновременно включенной как в частноправовые отношения, характеризующиеся диспозитивностью и построенные на равенстве

сторон, так и в публично-правовые отношения, носящие императивный характер и отражающие властно-подчиненные отношения.

Установленный Федеральным законом от 10 декабря 2003 г. № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» валютно-правовой режим между транспортными организациям, являющимися резидентами, и иными резидентами и нерезидентами, неодинаков. На валютные операции между резидентами законом наложен запрет. Однако из этого правила имеется более 30 исключений. А вот отношения между резидентами и нерезидентами строятся на совершенно противоположенных началах. Валютные операции между ними совершаются без всяких ограничений. Из этого правила закон делает только два исключения. Во-первых, покупать и продавать иностранную валюту и чеки с номинальной стоимостью в иностранной валюте можно только через уполномоченные банки и государственную корпорацию развития «ВЭБ.РФ». Во-вторых, резиденты, являющиеся юридическими лицами, в том числе транспортные организации, не могут участвовать в валютных операциях по приобретению и продаже в наличной валюты.

Рассмотрим некоторые наиболее значимые и часто совершаемые валютные операции транспортными организациями-резидентами с резидентами и нерезидентами.

Пункт 3 ч. 1 ст. 9 Федерального закона «О валютном регулировании и валютном контроле» допускает расчеты транспортных организаций, как и любых иных резидентов, в иностранной валюте с посредническими организациями (поверенными, комиссионерами, агентами), также являющимися резидентами. Но речь идет только о тех случаях, когда посредники-резиденты оказывают услугу транспортной организации — резиденту (доверителю, комитенту, принципалу) по заключению или исполнению договора с нерезидентом. Например, транспортная организация-резидент может оплачивать договор перевозки с нерезидентом через посредника, переведя на его счет требуемую для этих целей сумму в иностранной валюте. При этом современное валютное законодательство не содержит никаких ограничений ни по видам, ни по размерам платежей. Перечисляться посредникам в иностранной валюте могут как суммы необходимые для расчетов с контрагентами, так и суммы в счет возмещения понесенных ими расходов, полагающегося вознаграждения.

Вознаграждение посредника определяется в договоре (поручения, комиссии, агентском). По общему правилу согласно ст. 140 и 317 ГК РФ оно должно выплачиваться в рублях. Но в указанных выше случаях вознаграждение может выплачиваться и в валюте или в привязке к иностранной валюте. Но это может приводить к определенного рода проблемам, ибо курс валюты может изменяться. В таком случае у посредника, например, комитента, может возникнуть переплата или недоплата, а у комиссионера — долг или право требования доплаты.

Допустим, по условиям, зафиксированным в договоре, комитент берет на себя обязательство не только оплатить посреднику расходы, но и выплатить вознаграждение в привязке к иностранной валюте. Но по договору курс валют был привязан к сроку поступления денег на расчетный или корреспондентский счет комиссионера. Однако каким будет этот курс к установленному сроку, комитент точно рассчитать не в состоянии, а значит, не сможет перечислить правильно рассчитанную сумму. В результате, разница в курсах на дату подачи платежного поручения в банк в сравнении с курсом на дату зачисления денег на счет комиссионера приведет комитента либо к недоплате либо к переплате. При более высоком курсе при подаче платежного документа и выплате вознаграждения после выполнения комиссионером своих обязанностей у комитента возникнет переплата, а при более низком, наоборот, недоплата. Чтобы не возникали такие ситуации, рекомендуется в договоре четко определять дату установления курса валюты либо подачи платежного поручения в банк либо внесения денег в кассу посредника.

Валютное законодательство предусматривает возможность платежных валютных операций между резидентами при транзитных перевозках, перевозках, связанных с экспортированием и импортированием грузов, а также транспортно-экспедиционным обслуживанием и страхованием перевозимых грузов. Причем валюту расчетов стороны валютной сделки определяют сами. Расчетной валютой они могут выбрать как российскую, так и иностранную валюту. Нередко именно на этой почве между сторонами возникают недопонимание, спорные ситуации, которые зачастую оказываются предметом судебного разбирательства. Чаще всего плательщики, по-своему трактуя содержание договорного условия об оплате транспортной услуги в иностранной валюте, производят платеж в российской валюте по установленному Банком России курсу. Собственную трактовку условий договора они мотивируют положениями ст. 317 ГК РФ, позволяющей осуществлять расчеты в российских рублях в сумме, эквивалентной сумме иностранной валюты. Это вызывает несогласие другой стороны, и, как следствие, иск в суд.

Иностранная валюта может использоваться не только для перевозочных расчетов, но и выплаты штрафных санкций, накладываемых за неисполнение или ненадлежащее исполнение договорных условий. В договоре должно быть четко указано, в какой валюте выплачиваются неустойки, пени, ибо расчеты могут проводиться в любой валюте, в том числе и российской. При этом нередко возникают ситуации, аналогичные предыдущей. В обоих случаях при разрешении споров суды исходят из буквального толкования смысла и содержания фраз и слов, содержащихся в договоре. Если выяснится, что участники договора в буквальном понимании подразумевали оплату в рублях по установленному курсу, то в силу вступают правила ст. 317 ГК РФ и расчеты проводятся в российских рублях. Такая сделка между резидентами не

будет считаться валютной операцией. Если же суд при буквальном толковании содержания договора установит, что стороны договорились осуществлять расчеты в иностранной валюте, то и платить придется в оговоренной договором валюте, что подтверждается материалами судебной практики [решения Арбитражного суда г. Москвы от 12 марта 2014 г. по делу № А40-3713/14, от 13 марта 2015 г. по делу № А40-189966/14]. Эта сделка уже будет являться валютной операцией. Чтобы такие проблемы не возникали, необходимо тщательно и внимательно согласовывать валюту расчетов, не допуская никакого двойственного толкования.

Валютное законодательство делает некоторое послабление перевозчикам-резидентам, являющимся юридическими лицами, разрешая им проводить валютные операции в наличной российской и иностранной валюте без привлечения уполномоченных банков. Имеются в виду договоры по перевозке пассажиров и грузов, не предназначенных для предпринимательской деятельности. Подобные расчеты могут производиться исключительно с физическими лицами независимо от того, являются они резидентами или нерезидентами. Но с зарубежными филиалами и представительствами юридических лиц-резидентов все обстоит несколько иначе. В отношении них данные расчеты применяются только к перевозкам пассажиров. Недопустимость перевозки ими грузов далеко не беспочвенна. Опасение вызывает возможность перевозки коммерческих грузов юридических лиц под видом грузов, которые должны использоваться в личных целях физического лица. Все же правильнее было разрешить подобного рода перевозки, установив при этом административную ответственность за нарушение этого правила

Пункт 2 ст. 9 Федерального закона «О валютном регулировании и валютном контроле» разрешает транспортным организациям оказывать услуги пассажирам в иностранной валюте во время международных перевозок. Речь может идти о продаже сувениров, продуктов питания, расчетах в вагон-ресторанах, предоставлении спальных принадлежностей и пр. Но совершать такие сделки могут лица, имеющие статус пассажира, что подтверждается наличием провозочного документа.

На водном и воздушном транспорте резиденты вправе совершать между собой валютные операции в магазинах беспошлинной торговли (*duty free*), располагающихся в местах перемещения товаров через таможенную границу. Законом может быть предусмотрено создание таких магазинов и для других видов транспорта. В них осуществляется реализация товаров, помещенных под специальную таможенную процедуру. За эти товары не уплачиваются налоги, таможенные, антидемпинговые и компенсационные пошлины, что делает их значительно дешевле. В некоторых источниках торговлю такими товарами называют локализованной [1], так как она строится на ряде существенных валютных ограничений. Во-первых, она может

осуществляться только в пределах строго отведенной территории. Во-вторых, торговля ведется товаром законодательно ограниченным по ассортименту. В-третьих, все сделки совершаются в рамках исключительно розничной купли-продажи. В-четвертых, специальный субъектный состав — покупателями могут быть только въезжающие и отъезжающие лица. Поэтому охранники или иные лица из числа обслуживающего персонала уже не вправе пользоваться услугами этих магазинов. За отступление от этого правила ч. 2 ст. 16.19 КоАП РФ предусмотрена административная ответственность. Правда, круг покупателей может быть расширен, но по согласованию с таможенными органами.

В п. 2 ст. 14 Федерального закона «О валютном регулировании и валютном контроле» устанавливается целый ряд случаев, связанных с деятельностью транспортных организаций, позволяющих юридическим лицам — резидентам производить расчетные валютные операции без участия уполномоченных банков, в наличной российской и иностранной валюте нерезидентами. Такие расчеты разрешены, во-первых, за обслуживание как российских, так и зарубежных воздушных, морских и речных судов, находящихся в зарубежных аэропортах и портах. Во-вторых, при уплате на территории РФ нерезидентами аэронавигационных, аэропортовых и портовых сборов, а также осуществлении этих же платежей российскими транспортными компаниями за рубежом.

Подитоживая высказанное, можно отметить, что отечественные транспортные компании, будучи резидентами, включенными в систему международного перевозочного процесса, обладают правами на совершение как общих валютных операций, разрешенных всем физическим и юридическим лицам, являющимся резидентами, так и специальных, которые предусмотрены законом исключительно для транспортных организаций.

Литература

1. Козырин, А. Н. Беспошлинная торговля: таможенная процедура и ее налоговые последствия // Финансовое право. — 2016. — № 5.

References

1. Kozyrin, A. N. Besposhlinnaya torgovlya: tamozhennaya protsedura i yeye nalogovyye posledstviya [Duty-free trade: customs procedure and its tax consequences]// Finansovoye pravo. — 2016. — № 5.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 811

© Кобзева Ольга Владимировна
— кандидат филологических наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
fleurka2008@yandex.ru

© Скуйбедина Ольга Николаевна
— кандидат философских наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
skujbedina@mail.ru

Социолингвистические и культурно-семиотические особенности развития французской правовой системы

Аннотация. Проведен анализ французской правовой системы с позиций континентального права. Данная статья представляет сравнительный анализ основных компонентов правовой общности. В ходе анализы были выявлены социолингвистические и культурно-семиотические особенности истории французского и русского права, а также определены этапы формирования языка права в обеих культурах. В статье показано своеобразие правового понятийного аппарата национального французского права. Авторы рассматривали роль и значение данной правовой системы сквозь призму «нормативного полюса» романо-германского права.

Ключевые слова: доказательство вины; концепты; «правосудие и преступление»; источники права; французская колония; культурный и лингвистический феномен.

© Olga V. Kobzeva
— Candidate of Philological Sciences, associate professor
of the the department ‘Methodology of law and legal
communication’of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Olga N. Skuybedina
— Candidate of Philosophical Sciences, associate professor
of the the department ‘Methodology of law and legal
communication’of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Sociolinguistic and cultural-semiotic features of the development of the French law system

Abstract. There has been conducted the thorough analysis of the French law system from the points of continental law. The current paper has presented a comparative analysis of the main components of the legal community. There have been revealed the sociolinguistic and cultural-semiotic features of the history of French and Russian law, and determined the formation stages of the language of law in both cultures. There has been also shown an originality of the legal conceptual apparatus of the national French law. The authors of the current paper have considered the role and significance of this legal system through the prism of the “normative pole” of Romano-Germanic law.

Key words: proof of guilt; concepts; “justice and crime”; sources of law; French colony; cultural and linguistic phenomenon.

© Olga V. Kobzeva
— Doctorat de science philologie, professeur associé
de la chaire «Méthodologie de droit et communication juridique»
Institut de droit de l'Université russe de transport

© Olga N. Skuybedina
— Doctorat de science philosophie, professeur associé
de la chaire «Méthodologie de droit et communication juridique»
Institut de droit de l'Université russe de transport

Les caractéristiques sociolinguistiques et sémiotiques culturelles du développement du système juridique Français

Annotation. Le système juridique français a été analysé du point de vue du droit continental. Une analyse comparative des principales composantes de cette communauté juridique est présentée. Les caractéristiques sociolinguistiques et sémiotiques culturelles de l'histoire du droit français et russe ont été identifiées, ainsi que les étapes de la formation du langage du droit dans les deux cultures. Il montre l'originalité de l'appareil conceptuel

juridique du droit National français. Le rôle et l'importance de ce système juridique sont examinés à travers le prisme du «pôle normatif» du droit Romano-allemand.

Les mots clés: la preuve de culpabilité; les concepts; «justice et crime»; les sources de droit; une colonie française; une phénomène culturel et linguistique.

Dans la littérature comparée, les notions de «système juridique français» et de «système juridique en France » sont définies comme deux phénomènes, dont le premier est considéré comme un système juridique et un modèle emprunté à un certain nombre de systèmes juridiques romans. Ces concepts complètent en définissant la géographie juridique du système juridique en question. Si nous parlons de l'emplacement du système juridique français sur la carte juridique du monde, il sera assez difficile de déterminer la géographie détaillée de ce système. Ses composants ont été empruntés même à l'Anglo-Saxon la famille (il suffit de rappeler la province de Québec, où le code Civil français est en vigueur), et l'idéologie du droit français comme une des variantes de la romanisation du droit National reste en demande à ce jour. Définir donc la «longueur» juridique du droit français les systèmes ne peuvent être analysés avec soin que les composantes qualitatives de cette formation juridique.

La création de la terminologie de chaque langue nationale est un processus long, influencé par divers facteurs. Il faut en convenir avec le S. P. Danilenko, qui estime que «la formation nationaux des terminologies toujours original, parce qu'il n'identiques destins de développement des langues littéraires, le développement des sciences, des branches de la production, de la pensée sociale, de la culture, de l'éducation, c'est l'ensemble des termes qui définissent le «visage» de la nationale de la terminologie» [7, p. 115]. Il est donc important de se pencher sur les origines de la terminologie juridique de deux langues différentes et de déterminer les spécificités de la phase initiale de la terminologie juridique nationale.

Sources françaises de droit

Parmi les premiers' monuments juridiques écrits en vieux français, il y a le Légataire de Guillaume le Conquérant (loi de Guillaume le Conquérant), dont la création remonte à 1150—1170. Le seul manuscrit qui nous est parvenu présente deux textes parallèles: le français et le latin. Un autre document juridique ancien en vieux français-les Assises de Jérusalem (Assises de Jerusalem) – est un recueil de documents de droit féodal et coutumier rédigés au XIIIe siècle à Jérusalem et à Chypre. Il se compose de deux volumes, le premier consacré aux Assises de la haute Cour et le second aux Assises de la Cour des Bourgeois. Le texte du premier volume date de 1099, des copies datent des XIIIe et XIVe siècles. Les documents qui composent le second volume datent vraisemblablement de 1173—1187. Bien que ce célèbre recueil de lois ait fonctionné dans les pays conquis par les croisés à l'est, les chercheurs

conviennent qu'il contient les coutumes de la France, car il a été rédigé par les français, s'appuie sur les lois en vigueur en France et est écrit en français.

Les coutumes De Beauvaisis, recueillies par Philippe de Beaumanoir, appartiennent, selon les historiens du droit français, aux Créations juridiques les plus originales et les plus remarquables du moyen âge. Les coutumes ont été créés entre 1280 et 1283, l'original n'a pas été conservé, mais le texte a été réécrit à plusieurs reprises (treize manuscrits anciens sont parvenus à nos jours), ce qui témoigne de l'autorité dont ce document jouissait. La langue de Couture est le français central (francique), dans lequel se rencontrent les formes picardes.

Le concept de «Justice» est central dans le domaine conceptuel du droit de l'image scientifique naissante du monde. Le terme «Justice» est organisé sous la forme d'une superstructure conceptuelle reflétée dans les groupes de termes. Dans la représentation du thésaurus de ce terme, qui ne dépend pas d'une langue particulière, les niveaux conceptuels suivants sont distingués: juridiction; institutions judiciaires; sujets de droit; enquête dans l'affaire, y compris les sous-niveaux: poursuite, enquête, recherche, interrogatoire, preuve de culpabilité; procès qui se décompose en niveaux: citation à comparaître, procès, personnes impliquées dans le procès, accusation, jugement.

L'étude de la langue française et russe du droit a montré qu'au stade initial de la formation de ces systèmes, en tant que phénomène culturel et linguistique, il existe des caractéristiques similaires. Le développement de la langue du droit dans les deux pays est marqué par la présence de deux traditions juridiques et de deux systèmes linguistiques. Cependant, cette similitude externe, à un examen plus approfondi, commence à acquérir certaines caractéristiques distinctives. La présence de deux traditions juridiques en Russie est le caractère de la collision, et en France-la coexistence, l'assimilation. La terminologie juridique, reflétant la tradition du droit, son développement prolongé dans le système de tradition mythopoïétique orale, est déjà dans la période initiale de la formation de la terminologie française et russe du droit un ensemble complexe à plusieurs niveaux, modélisant les connaissances juridiques de cette époque, dans lequel il est possible de distinguer les concepts dominants communs aux deux langues, dont un certain nombre.

Le concept central du domaine conceptuel du droit de l'image scientifique naissante du monde est le concept de «Justice», mais les concepts de «Crime» et de «Punition» sont plus anciens. Le système terminologique du droit qui se développe dans les langues étudiées est encore dans l'état de la plus petite complexité, n'a pas de frontières clairement définies, est étroitement lié à la langue commune. Cependant, au départ, ce n'est pas une éducation amorphe, car elle repose sur un certain système de concepts de base qui se sont développés dans une image naïve du monde, il est déjà possible de distinguer non seulement des liens génétiques, mais aussi structurels, non seulement des liens de coordination, mais aussi de subordination. À l'intérieur de cet ensemble, des sous-systèmes dotés d'une certaine liberté commencent à se former. Ce système

terminologique émergent dans les deux langues est fondé sur des notions juridiques indo-européennes communes.

Une certaine systématisation des termes de droit (comprise comme la propriété du terme d'occuper une certaine position dans le système des termes, qui, à son tour, est due à la place de ce concept dans le système des concepts) dans les deux langues apparaît déjà dans la période initiale de la formation de cette terminologie, mais en est encore à ses balbutiements, Une certaine systématisation des termes se manifeste au niveau des groupes thématiques appartenant à différentes parties du discours, et en même temps au niveau des groupes lexico-sémantiques, comme par exemple dans la terminologie de la punition (avec une plus grande sévérité dans la terminologie du droit vieux-français).

La comparaison des terminologies sélectionnées avec le système de concepts juridiques dans les langues comparées révèle à la fois des similitudes et des différences. L'étude a montré que la terminologie de l'ancien français de droit comprend environ 2 000 termes et celle de l'ancien russe de droit –environ 1 000. Cette asymétrie peut s'expliquer par le fait que 1) l'ancien droit français s'appuyait sur la tradition juridique romaine, les concepts développés par le droit romain et le vocabulaire hérité, 2) le grand nombre de monuments juridiques antérieurs conservés en français, 3) la présence de lacunes dans la représentation de certains concepts juridiques dans l'ancienne langue russe du droit. Les caractéristiques de similitude devraient inclure la conception terminologique dans les deux langues des concepts de base du droit (juridiction, institutions judiciaires; sujets de droit; plainte, réclamation; recherche; combats judiciaires; procès; types de crimes et de peines; droits et devoirs; propriété, héritage) déjà dans la période initiale de la formation de la terminologie juridique, ce qui indique un état suffisamment développé de la culture juridique dans les deux sociétés. Mais cela n'exclut pas qu'il y ait des divergences qualitatives, qui se manifestent par l'absence de certains groupes de termes dans l'une des langues et, par conséquent, par l'inexprimabilité terminologique de ce concept juridique. La terminologie juridique ancienne dans la langue russe dans la période initiale de son existence est assez homogène, c'est un système locale, dont la formation se produit simultanément avec l'établissement de relations juridiques et d'institutions juridiques (la présence et l'influence d'autres langues étaient insignifiantes, elle s'intensifiera dans les périodes ultérieures). La terminologie juridique en français est hétérogène: elle repose sur:

a) la terminologie latine du droit héritée oralement et qui a constitué le fonds lexical de la langue française;

в) la terminologie latine empruntée par des sources écrites du droit;

c) elle est enrichie par des éléments empruntés de la terminologie germanique du droit.

Le système juridique français s'est fondamentalement formé dans la seconde moitié du XIXe siècle. À cette époque, les principales institutions politiques et de

droit privé créées par les révolutions se sont formées sur le plan juridique. En outre, à la fin du XIXe siècle, a formé le système des colonies françaises, où le droit de la France a été exporté. Mais l'expansion géographique du système juridique français n'est pas seulement due à la politique coloniale française. Dans la plupart des cas, la Géographie du droit français a été modifiée par l'adoption volontaire de son droit des éléments d'autres pays. Ainsi, le premier code Civil japonais de 1890 a été rédigé par modèle du code français. Sous une forme modifiée, les règles du droit français continuent d'être en vigueur au Japon aujourd'hui.

Les limites juridiques du système juridique français ne sont pas actuellement élargies. Toutefois, certaines idées et certains concepts juridiques ne connaissent pas de frontières. Par conséquent, l'influence du français le droit à la vie dans d'autres régions est possible grâce à la pratique juridique et à la doctrine juridique. Le système français est plus que d'autres différent de la généralité du droit Romano-germanique, puisque c'est en France que les changements les plus importants ont été apportés au droit romain. Ici, la nature de la modification juridique romane a été déterminée par les idées épris de liberté des illuminateurs français. Liberté et égalité, protection de la propriété privée comme étalons de l'organisation politique française les sociétés ont automatiquement essayé le droit. En conséquence, en droit français, la liberté contractuelle et l'égalité formelle des parties trouvent leur fondement juridique. La réception française reposait sur le respect des principes fondamentaux du droit romain, et non sur une imitation littérale des normes et Instituts. Le système juridique français, en retravaillant les postulats juridiques romains, a donné à beaucoup un nouveau droit qui ne ressemble pas à l'ancien droit romain. Ce n'est pas pour rien que les codes français restent en vigueur sur le territoire de nombreux pays romains à ce jour.

Enfin, une autre source du droit français est la coutume, qui occupe ici une position particulière. Il est difficile de l'attribuer à l'un des deux groupes de sources. D'une part, il assez souvent utilisé dans le système juridique, d'autre part-sa force juridique dépend de la nature les références législatives. Il est difficile de dire s'il existe en France une coutume qui s'applique exactement comme une coutume ou s'il ne reste qu'une seule mention législative qui la définit comme une règle appropriée émanant des autorités publiques. En particulier, B. Dixon le concept de la coutume française définit comme suit: «la Coutume peut être utilisée en complément des dispositions législatives ... mais la coutume ne peut pas être utilisée pour les détruire» [2, p. 12]. Un autre chercheur, R. David, note la double position de la coutume dans le système des sources du droit français. Dans certains

cas, note-t-il, les avocats français tentent de voir dans la coutume une source obsolète de droit, un role qui est tombé, dans d'autres-la doctrine, et en particulier l'école de droit sociologique, tente de presenter la coutume est presque la base du droit [1, p. 93—94].

Dans la réalité, le rôle des coutumes juridiques françaises a été largement contrebalancé par la forme législative de la réglementation. La coutume moderne n'est plus ce régulateur complet et réputé d'origine locale ou commercial. Sa place dans de nombreux domaines de la réglementation juridique a été occupée par la loi comme la principale source du droit moderne de la France. Mais ces sphères ne sont pas libres et de l'impact de la manière généralement juridique de la réglementation, en particulier lorsque les branches de la legislation sont non codifiés. En conséquence, dans les industries où les codes se sont développés, les coutumes progressivement il est entré dans le système des normes législatives et a cessé d'être perçu comme des formes ordinaires. Dans les memes dans des secteurs tels que le droit commercial ou le droit du travail où il n'y a pas d'actes codifiés, les coutumes continuent d'être activement appliquées.

Le juge français interprète assez largement les règles de droit. La soi-disant expansion la pratique de l'interprétation normative conduit au fait que l'application de la loi remplit souvent l'utilisation de la terminologie est déraisonnablement large. Cela conduit souvent au déni de la réglementation, lorsque les juges trouvent d'abord une base juste dans l'affaire, puis déjà une norme appropriée, en utilisant la même technique d'interprétation large. René David parle même de la violation par les juges des principes de la responsabilité civile définis aux articles 1382 à 1386 du code Civil, lorsque les responsables de l'application des lois peuvent d'abord régler équitablement le différend, puis appliquer la loi elle-même [1, p. 91].

Les approches établies de l'interprétation normative sont en grande partie déterminées par le fait que la norme est plus abstraite que, disons, allemande. Bien sûr, ce degré d'abstraction ne va pas au-delà des approches familiales bien établies. La règle de droit continental est perçue comme un modèle qui occupe une position intermédiaire entre le cas de droit et le principe général du droit. Cette caractéristique normative de l'abstraction est inhérente à tous les systèmes juridiques du droit roman. Norme française prend une forme plus abstraite, gravitant vers le principe général du droit. C'est la règle du droit français les codes visent à définir la situation de la vie de la manière la plus générale possible. Parfois

l'abstrait de la règle de conduite semble un peu artificiel en raison de la prévalence des termes couramment utilisés. En France, il n'y avait pas de système de droit pandectique qui existait en Allemagne. Les normes françaises se sont développées en s'appuyant sur une logique de développement social et éclairé l'esprit de l'Europe. Par conséquent, les normes abstraites ont toujours accompagné leur clarté, surtout pour l'ordinaire populations. La simplicité et l'abstraction distinguent également les formes modernes des règles normatives françaises.

Comme Le Note R. David, «il a fallu des siècles pour que la science puisse élaborer des formules du code Civil français qui semblent aujourd'hui très simples et aller de soi» [1, p. 71].

En conclusion on peut ajouter que le cadre juridique du droit français ne peut pas différer terminologiquement de manière significative par rapport aux langues juridiques des autres systèmes Romano-germaniques. Un juriste français, qui connaît l'allemand, peut facilement comprendre le sens des concepts juridiques allemands, si seulement avec la meme une part de spécificité serait d'aborder les définitions, comme le fait un juriste allemand. La différence existe seulement sur la base linguistique des termes juridiques. Le français, bien qu'appartenant au groupe langues germaniques, a encore ses propres caractéristiques historiques de la perception linguistique des phénomènes juridiques. La phraséologie juridique latine a eu une grande influence sur la langue française. Cependant, récemment, la langue des ancêtres latins est de moins en moins entendue dans les départements universitaires. Mais classique les formules linguistiques, ainsi que les fondements juridiques de la réglementation des relations publiques posés par le droit romain, continuent d'avoir une influence considérable sur le développement de l'appareil conceptuel et catégorique du droit français.

Литература

1. Давид, Р. Основные правовые системы современности / Р. Давид, К. Жоффре-Спинози ; перевод с французского В. А. Туманова. — Москва : Международные отношения, 1997.

2. Dickson, B. Introduction to French Law. — Glssgow, 1994.

3. Лыкова, Н. Н. Генезис языка права (на материале французских и русских документов X—XV веков) : монография. – Тюмень : Изд-во Тюменского госуниверситета, 2005.

4. Лыкова, Н. Н. Язык права как объект исторического изучения // Вестник ТюмГУ. — 2000. — № 4. — С. 79—84.

5. Лыкова, Н. Н. К истории русских и французских правовых текстов: культурно-семиотический аспект. // Вестник ТюмГУ. — 2001. — № 4. — С. 140—147.

6. Лыкова, Н. Н. Терминополе «преступление» в старофранцузском языке// Вестник ТюмГУ. — 2002. — № 2. — С. 132—140.

7. Современные проблемы русской терминологии : сборник статей / АН СССР, Ин-т рус. яз. ; ответственный редактор В. П. Даниленко. — Москва : Наука, 1986.

References

1. David, R. Osnovnyye pravovyye sistemy sovremennosti [Basic legal systems of our time] / R. David, K. Zhoffre-Spinozi; per. s fr.V.A. Tumanova. — Moscow : Mezhdunar. otnosheniya, 1997.

2. Dickson, B. Introduction to French Law. — Glssgow, 1994.

3. Lykova, N. N. Genezis yazyka prava (na materiale frantsuzskikh i russkikh dokumentov X—XV vekov) : monografiya. — Tyumen': Izd-vo Tyumenskogo gosuniversiteta, 2005.

4. Lykova, N. N. YAzyk prava kak ob"yekt istoricheskogo izucheniya [The language of law as an object of historical study] // Vestnik TyumGU. — 2000. — № 4. — S. 79—84.

5. Lykova, N. N. K istorii russkikh i frantsuzskikh pravovykh tekstov: kul'turno-semioticheskiy aspekt [On the history of Russian and French legal texts: a cultural and semiotic aspect] // Vestnik TyumGU. — 2001. — № 4. — S. 140—147.

6. Lykova, N. N. Terminopole «prestupleniye» v starofrantsuzskom yazyke [The term “crime” in the old French language] // Vestnik TyumGU. — 2002. — № 2. — S. 132—140.

7. Sovremennyye problemy russkoy terminologii [Modern problems of Russian terminology] : sbornik statey / AN SSSR, In-t rus. yaz. ; otv. red. V. P. Danilenko. — Moskva : Nauka, 1986.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.2:902

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

Железнодорожные концессии в 1860—1870 годы в России

Аннотация. В статье рассматривается новый курс правительства на развитие частного предпринимательства в железнодорожном деле, взятый в 1860-е гг., посредством предоставления концессий железнодорожным обществам. Показано, что способствовало быстрому обогащению и появлению олигархов в России в XIX в. и что вызвало «железнодорожную лихорадку». Рассматривается роль правительственного железнодорожного фонда: цели его создания, источники формирования и направления использования. Показаны роль первого министра путей сообщения П. П. Мельникова в борьбе с злоупотреблениями в железнодорожном деле, осознание правительством основных промахов в концессионной политике и выход его на конкретные решения этой проблемы.

Ключевые слова: история; концессии; железнодорожное законодательство; «железнодорожные короли»; железнодорожные общества; П. П. Мельников.

© Yury Iv. Petrov
— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor
of the department ‘Customs Law and Organization of the Customs
Affairs’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

Railway concessions of 1860—1870 in Russia

Abstract. The current paper has considered the government's new intention in the 1860s towards to develop private railway entrepreneurship issuing concessions to the railway companies. There has been shown that this fact contributed to the rapid enrichment and the emergence of oligarchs in Russia in the 19th century, and that this caused the ‘railroad fever’. There has been considered the role of the government railway fund, the goals of its

establishment, sources of formation and directions of use. There has been shown the role of the first Minister of Railways P. P. Melnikov in the fight against abuses in the railway, the government's awareness of the main mistakes in the concession policy and its concrete solutions of this problem.

Keywords: history; concessions; railway legislation; ‘Railway kings’; railway societies; P. P. Melnikov.

В 1867 г. российское правительство еще с большей, чем прежде энергией взялось за развитие системы рельсовых путей. Получившее широкую огласку строительство Рязанско-Козловской железной дороги, которую удалось выстроить исключительно на облигационный капитал, так что почти весь акционерный капитал остался чистым барышом от этого дела учредителям железнодорожного общества, вызвало массу предложений со стороны разных предпринимателей о постройке дорог по всем направлениям [1, стр. 52].

К этому примеру добавилось строительство Курско-Киевской дороги, акционерное общество которой правительство полностью избавило от поиска финансовых средств, взяв на себя реализацию всех выпущенных облигаций и большей части акций, сделав тем самым очевидным, что при высокой расчетной стоимости линии учредители общества получат хорошие прибыли. Аналогично поступили и с другими линиями, которым правительство также утвердило высокие поверстные цены, назначенные самими обществами, на основании ими же и проведенных изысканий. Такими действиями правительство пыталось повысить интерес к железным дорогам и противодействовать неблагоприятным биржевым тенденциям, при которых предприниматели не решались рисковать свободными капиталами без надежды на верные и крупные прибыли. И как следствие правительственных мер в конце 1860-х гг. в обществе укоренилось представление, что всякий, кому удастся получить железнодорожную концессию, может и должен нажить себе большое состояние. Поэтому у многих представителей не только финансового мира, но и других сфер деятельности, ранее мало интересовавшихся коммерческими делами, появилось стремление тем или иным способом приблизиться к железнодорожному строительству [2, стр. 210].

В 1867 г. российское правительство взяло курс на частное железнодорожное строительство, и в стране началась настоящая «железнодорожная горячка», длившаяся до середины 1870-х гг. Этому явлению способствовал еще и промышленный подъем в Европе, который пришелся на 1868—1872 гг. увеличив поток иностранного капитала в железнодорожное дело России. Значительное развитие получила «концессионная система» — частнохозяйственная железнодорожная система с широкой государственной финансовой помощью. Появились

сотни предпринимателей, желавшие получить железнодорожные концессии.

Барон А. И. Дельвиг отмечал, что фантастическое богатство, приобретенное фон Дервизом и фон Меккам при постройке Рязанско-Козловской железной дороги протяженностью в 200 верст, доставшееся им с правительственной гарантией в 5% на весь капитал, который составил свыше 75 тыс. руб. за версту, подвигло многих добиваться прав на строительство разных линий. В своих воспоминаниях он писал: «В это дело вмешались банкиры и разные аристократы, или лучше сказать люди, близкие к высочайшему двору и потому считающие себя аристократами, и вообще лица влиятельные при дворе, одни участвовали явно, другие тайно» [3, стр. 394]. Слово «концессионер» стало на многих производить сильное действие, сравнимое с тем, как когда-то такое же одуряющее воздействие производило слово «откупщик». Железнодорожное дело в России с этого времени приняло иной характер. На отечественном рынке появилась целая масса предпринимателей, которых раньше правительство искало, теперь же частное предпринимательство расцвело, и компании на этой волне выговорили для себя очень выгодные условия.

Министерство финансов разработало систему гарантийного страхования железнодорожных капиталов. Государство взяло обязательства по гарантии железнодорожных дивидендов, по реализации облигационных капиталов, а затем железнодорожные компании добились еще и выгодных условий выкупа построенных уже железных дорог. Помощь частным железнодорожным обществам стало оказываться в таких масштабах, в каких она не осуществлялась ни в одном другом государстве.

Министр финансов М. Х. Рейтерн быстро отреагировал на упрек, который был высказан в его адрес на заседании Особой комиссии, о том, что не надо дожидаться создания железнодорожных компаний, а следует через непосредственные частные сношения с капиталистами, как русскими, так и иностранными, привлекать их к участию в деле, с которым тесно связано будущее империи [4, стр. 35]. В 1867 г. по его инициативе для финансирования частного железнодорожного строительства был создан специальный внебюджетный железнодорожный фонд, формально обособленный от государственного бюджета. Средства этого фонда должны были формироваться от двух источников. Одним, постоянным, должны были стать взносы железнодорожных обществ, поступающие от них в счет возврата ссуд и субсидий, выдаваемых им из средств фонда. Другим, временным, — суммы государственного казначейства, вырученные от продажи Аляски и казенных железных дорог, а также внутренних кредитных займов. Продажа Аляски и Николаевской железной дороги принесли в фонд соответственно 9 и 106 млн металлических рублей. Главным источником, за счет которого должен был пополняться временный фонд, стали систематические выпуски внешних займов,

размещаемые на Лондонском и Парижском денежных рынках. В течение 1870—1880 гг. шесть выпусков внешних займов в железнодорожный фонд принесли около 600 млн руб. [5, стр. 41]

Из железнодорожного фонда, выдавались краткосрочные ссуды на ведение строительных работ, покупку рельсов и платежи по казенным заказам подвижного состава и долгосрочные ссуды, которые должны были обеспечивать улучшение и развитие частных железных дорог. Однако на самом деле в постоянную часть фонда средства почти не поступали. Предположение Мельникова о том, что идея о финансирования строительства посредством железнодорожного фонда окажется фикцией, оправдалось. Большинство частных железнодорожных обществ имели крайне неудовлетворительное финансовое состояние и путем всяческих махинаций снижали размер своих взносов в счет долга казне, а некоторые вообще ничего не платили в железнодорожный фонд. Но несмотря на это вплоть до 1880-х гг. железные дороги продолжали строить в основном частными акционерными обществами. Казне оставались линии, которые не находили частных предпринимателей или от постройки которых концессионеры отказывались. Поэтому в этот период было сдано в эксплуатацию казенных железных дорог протяженностью чуть более 1200 верст, а частным капиталом построено 18 540 верст, при этом доход, полученный частными обществами, в основном за счет государства, был огромен [6, стр. 39].

Постепенно железнодорожное дело перешло в руки небольшой группы лиц, ставших по существу монополистами, железнодорожными магнатами, своеобразными «олигархами» той поры, взращивание которых произошло, как и в наше время, на казенные деньги. Безуспешными оказались попытки российских промышленников добиться большей свободы в предпринимательской деятельности в железнодорожном деле, им не удалось оттеснить от «казенного пирога» сановников-взяточников, монополистов и подрядчиков. Правительство и окружение императора сделали другой выбор. Возник негласный союз между высшей бюрократией и зависимыми от нее концессионерами и оптовыми подрядчиками. Все это не могло способствовать развитию рыночной конкуренции и экономической свободе в России. Внутренний денежный рынок практически не участвовал в формировании капиталов железнодорожных обществ [7, стр. 9].

Возникшая группа новых предпринимателей-нуворишей, концессионеров и подрядчиков выдвинула из своей среды ряд крупных организаторов железнодорожного строительства, которые затем стали владельцами построенных ими железных дорог и получили прозвище «железнодорожных королей». Громадные состояния сделали из них влиятельных людей, пользовавшихся огромным авторитетом. С. Ю. Витте на первый план выдвигал бывших откупщиков Полякова, Губонина и Кокорева, далее Блиоха и Кроненберга, а затем бывшего чиновником

Сената фон Дервиза и инженера фон Мекка. Они стали самыми крупными фигурами в отрасли, быстро обогатившись и приобретя соответствующее положение в обществе. С. Ю. Витте, многие годы непосредственно работавший в железнодорожной отрасли, отмечал, что поскольку железные дороги имели значительную часть своих капиталов, гарантированную государством, а некоторые и весь капитал, гарантированный государством, то положение, которое заняли «железнодорожные короли», в значительной степени стало результатом случайностей, благодаря их уму, хитрости и в известной степени пройдошеству [8, стр. 116—117].

Один из немногих, кто боролся с злоупотреблениями в железнодорожном деле, был П. П. Мельников, с 1862 г. главноуправляющий путями сообщения, а с 1865 г. министр путей сообщения. Но и ему не удавалось пресечь огромное зло, которое творилось с выдачей концессий на строительство дорог и в процессе их сооружения. Он пытался установить контроль за качеством изыскательских работ и проектированием новых линий, однако и это сделать было крайне нелегко — частные железнодорожные предприниматели всячески противились любому вмешательству. В процессе строительства они изменяли проекты отдельных сооружений, допускали брак в возведении верхнего полотна железных дорог, мостов и т.д. [9, стр. 61]. Мельников выступал против того, чтобы концессионеры сами устанавливали строительные расценки и проводили предварительные изыскания трассы будущей железной дороги. Такая организация работ позволяла им безмерно увеличивать сметы строительства и получать большие деньги от процента государственных гарантий. Возмущало министра путей сообщений и то, что учредители владели правом размещать облигационные займы на зарубежных денежных рынках. Это создавало нездоровую конкуренцию, вело к спекуляциям и резкому падению курса железнодорожных бумаг, играя на руку темным дельцам. Наконец неоднократные протесты Мельникова против разорительных для казны манипуляций с ценными бумагами дошли до сознания правительства, и в 1870 г., когда он уже был отстранен от должности министра путей сообщения, отдельным обществам было запрещено выпускать облигации, и само правительство стало производить так называемые консолидированные выпуски облигаций русских железных дорог. Всего за период 1870—1875 гг. было произведено пять подобных выпусков, принесших 427 млн руб. для строительства железнодорожных линий, сооружаемых до 1875 г. [10, стр. 75].

Но еще раньше к правительству пришло понимание наиболее важного недостатка, который бросался в глаза при оценке результатов железнодорожного строительства первой половины 1860-х гг. Учредителями акционерных обществ устанавливалась очень высокая, по

большей части преувеличенная, нарицательная поверстная стоимость всех сооружений, несмотря на весьма скромные требования, которые предъявлялись железнодорожным компаниям в отношении технических условий сооружения рельсовых путей и количества подвижного состава [2, стр. 300]. На то, что действительная стоимость дорог была несравненно ниже, указывают цены, которые устанавливались казной на сооружаемых государством железных дорогах. Так, в течение 1864—1868 гг. были построены казенные дороги Московско-Курская с поверстной стоимостью 62 тыс. кредитных рублей и Балто-Елизаветградская — немногим более 42 тыс. кредитных рублей. В это же время Общества Севастопольской и Рязано-Козловской железных дорог устанавливали для строительства соответственно 97 000 и 75 965 металлических рублей за версту [в 1872 г. 1 кредитный рубль стоил 87,57 копеек металлического рубля].

Вокруг железнодорожного дела все больше сгущалась атмосфера взяточничества и интриг. Уж слишком сильны были поражавшие воображение примеры быстрого и фантастического обогащения. Головачев писал: «Несообразность цен в различных концессиях стала обращать на себя внимание. Баснословные состояния, создававшиеся почти моментально из ничего, возмущали невольно совесть честных людей, а погоня за концессиями и желание какими бы то не было путями пристроиться к железнодорожным деятелям стали чуть ли не всеобщими. Жажда наживы, и притом быстрой, охватила общество, и окунуться в это море золотой грязи не считалось постыдным ни для кого. Если вместе с этой грязью все эти железнодорожные деятели успевали выносить и золото, то успех оправдывали и вполне обеляли их» [1, стр. 238].

Но не эти люди вызывали самый большой гнев. Для капиталистов, бравшихся за дело и наживших миллионы, это были всего лишь только выгодные подряды и ничего более. Самый большой гнев, по мнению Головачева, вызывали другие деятели, которые никогда явно не занимались железнодорожным делом, «но были ходатаями, посредниками и заступниками за деятелей явных», они пользовались своими связями во влиятельных кругах и торговали своим положением. Причем зачастую они обещали свое содействие нескольким конкурентам, играя, таким образом наверняка, поскольку кто-нибудь из них да получал концессию [1, стр. 238],

К сожалению, попадали в среду железнодорожных деятелей и случайные люди, которые не понимали, куда они идут, бросили свои прежние занятия и тратили напрасно время и деньги. Очевидно, что такому порядку вещей должен был наступить конец, и чтобы сбить образовавшуюся волну железнодорожной горячки, необходимо было снижать цену на строительство дорог. Единственным средством для понижения цены представлялось создание конкуренции. Министерство финансов разработало новые условия предоставления концессий и Император своим указом от 18 октября 1868 г. «О порядке испрошения

концессий на железные дороги и конкуренции между соискателями» утвердил новые правила, содержащие элементы конкуренции при определении компаний для строительства железных дорог. Новые правила действительно стали охлаждать пыл многих желавших быстро разбогатеть на строительстве железных дорог или же получать огромные прибыли. Железнодорожная лихорадка постепенно пошла на спад и к середине 1870-х гг. практически завершилась.

Литература

1. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России. — Санкт-Петербург, 1881.
2. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Исторический очерк, составленный начальником отделения канцелярии Комитета Министров Н. А. Кислинским. Том первый. — Санкт-Петербург, 1902.
3. Дельвиг, А. И. Мои воспоминания. Том 2. — Издание Императорского Московского и Румянцовского музея. — 1913.
4. Мартынов, С. Д. Государство и экономика: система Витте. — Санкт-Петербург, 2002.
5. Министры и наркомы путей сообщения. — Москва, 1995.
6. Гиндин, И. Государственный банк и экономическая политика царского правительства. — Москва : Госфиниздат, 1960.
7. Гавлин, М. Л. Династия фон Мекк. «Железнодорожные короли» и меценаты. — Москва, 2016.
8. Витте, С. Ю. Воспоминания. — Москва, 1960. — Т. 1.
9. Воронин, И. И. П. П. Мельников. 1804-1880 / М. И Воронин., М. М. Воронин. — Ленинград : Наука, 1977.
10. Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г. — Санкт-Петербург, 1882.

References

1. Golovachov, A. A. Istoriya zheleznodorozhnogo dela v Rossii [History of railway business in Russia]. — Sankt-Peterburg, 1881.
2. Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentam arkhiva Komiteta Ministrov. Istoricheskiy ocherk, sostavlennyy nachal'nikom otdeleniya kantselyarii Komiteta Ministrov N. A. Kislinskim [Our railway policy according to the documents of the archive of the Committee of Ministers. Historical sketch compiled by the head of the office of the Committee of Ministers N. A. Kislinsky]. Tom pervyy. — Sankt-Peterburg, 1902.
3. Del'vig, A. I. Moi vospominaniya [My memoirs]. Tom 2. — Izdaniye Imperatorskogo Moskovskogo i Rumyantsovskogo muzeya. — 1913.
4. Martynov, S. D. Gosudarstvo i ekonomika: sistema Vitte [State and economy: Witte's system]. — Sankt-Peterburg, 2002.
5. Ministry i narkomy putey soobshcheniya [Ministers and People's Commissars of Railways]. — Moskva, 1995.
6. Gindin, I. Gosudarstvennyy bank i ekonomicheskaya politika tsarskogo pravitel'stva [State Bank and the economic policy of the tsarist government]. — Moskva : Gosfinizdat, 1960.
7. Gavlin, M. L. Dinastiya fon Mekk. «Zheleznodorozhnyye koroli» i metsenaty [Dynasty von Meck. "Railway kings" and patrons]. — Moskva, 2016.

8. Vitte, S. YU. Vospominaniya [The Memories]. — Moskva, 1960. — T. 1.
9. Voronin, I. I. About P. P. Mel'nikov. 1804-1880 / M. I Voronin., M. M. Voronin. — Leningrad : Nauka, 1977.
10. Finansovoye polozheniye russkikh obshchestv zheleznykh dorog k 1 yanvarya 1880 g [The financial position of the Russian railway companies by January 1, 1880]. — Sankt-Peterburg, 1882.

РЕЦЕНЗИИ

© Холиков Иван Владимирович
— доктор юридических наук, профессор
Института законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации
iv_kholik@mail.ru

Рецензия на учебник под общей редакцией профессора А. И. Землина «Правовое обеспечение профессиональной деятельности (для студентов транспортных вузов)»

Аннотация. В статье дается рецензия на учебник «Правовое обеспечение профессиональной деятельности (для студентов транспортных вузов)», подготовленный авторским коллективом кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта под общей редакцией доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации А. И. Землина.

Ключевые слова: транспорт; право; законодательство; обучение; правовое обеспечение транспортной деятельности.

© Ivan V. Kholikov
— Doctor of Law, professor, professor of the Institute
of Legislation and Comparative Law under the Government
of the Russian Federation

Review on the textbook edited by Professor A. I. Zemlin “Legal support of professional activities (for students of Transport universities)”

Abstract. The current paper has presented the review on the textbook “Legal support of professional activities (for students of Transport universities)”, prepared by the staff of the department Transport Law’ of the Law Institute of the Russian University of Transport edited by the Doctor of law, professor, head of the department ‘, honored scientist of the Russian Federation Aleksandr Ig. Zemlin.

Keywords: transport; law; legislation; training; legal support of transport activities.

Правовое регулирование возникающих в процессе функционирования транспортной системы транспортных отношений является необходимым условием развития экономики государства, обеспечения национальной безопасности, имеет существенную специфику и обширную сферу применения. В связи с их значимостью общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных комплексных образований соответственно российского законодательства и права. При этом активно используются средства как публично-правового, так и частноправового регулирования.

Важно отметить, что транспорт является не только средством связи, но и занимает промежуточное положение между производством и потреблением товаров. От того, каким образом выполняется работа перевозчика, во многом зависит эффективная работа промышленности, торговли, прочих отраслей экономики, а также удобство и жизненный комфорт граждан [1].

Развитие информационных технологий актуализирует необходимость постоянного обновления знаний в целях совершенствования профессиональных навыков и компетенций. Ключевым звеном в цепи профессиональных компетенций транспортника являются правовые знания. Очевидна необходимость формирования у студентов транспортных специальностей не только непосредственно правовых знаний, но и высокой правовой культуры, развитого профессионального правосознания, гражданской зрелости и общественной активности. Успешное функционирование транспортной системы предполагает не только знание ее субъектами нормативных правовых актов, но и осуществление прокурорского надзора в интересах соблюдения законности и правопорядка на транспорте, реализацию мероприятий по обеспечению безопасности транспортной инфраструктуры на основе доктринальных подходов, комплекса медицинских и медико-социальных мероприятий, направленных на снижение риска возникновения чрезвычайных ситуаций, на минимизацию медико-санитарных последствий, на сохранение здоровья людей и уменьшение ущерба окружающей среде [2], и многое другое. Выполнение международно-правовых обязательств нашего государства в транспортной сфере также представляется крайне важной задачей, что нашло отражение в Транспортной стратегии Российской Федерации [3].

Таким образом, четкое и однозначное понимание места и роли транспортного права в российской правовой системе имеет для будущих специалистов в области транспорта особое значение, поскольку от этого прямо зависит возможность адекватного его использования ими в процессе будущей деятельности, степень законности принимаемых ими управленческих решений.

Освоение учебного курса «Правовое обеспечение профессиональной деятельности» осуществляется студентами на основе знаний, полученных ими при изучении дисциплины «Правоведение», а также в тесной взаимосвязи с содержанием специальных дисциплин, преподаваемых будущим специалистам на транспорте в соответствии с направлением их подготовки (специальностью). Тем самым обеспечивается логичное наложение нового специального правового знания, необходимого в будущей профессии, на уже имеющийся багаж как общего, так и специального профессионального правового знания, полученного в процессе изучения дисциплины «Правоведение».

Дисциплина «Правовое обеспечение профессиональной деятельности» преподается на старших курсах обучения и предназначена для формирования у будущих специалистов на транспорте профессиональных компетенций, позволяющих им осуществлять правозначимые процессуальные действия, квалифицировать правонарушения, обеспечивать исполнение норм специального, в том числе транспортного, законодательства, в процессе проектной деятельности, руководства управленческими, технологическими, логистическими процессами, решения иных профессиональных задач.

Издание подготовлено коллективом преподавателей кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта, являющимся головным транспортным вузом России, интегрирующим общесистемные задачи в рамках единой транспортной системы и выполняющим функции учебно-методического центра отрасли.

При формировании структуры учебного курса и соответствующего ей содержания учебника «Правовое обеспечение профессиональной деятельности» были учтены потребности специалистов на транспорте в получении правовых знаний по всем востребованным в предстоящей практической деятельности направлениям. В частности, в издание включены дидактические блоки, в должной мере отражающие вопросы правового регулирования государственного управления и государственной службы, корпоративного управления и инвестиционной деятельности на транспорте, трудовых отношений и безопасности труда на транспорте; правового обеспечения деятельности государственных учреждений, подведомственных Минтрансу России, техносферной и экологической безопасности на транспорте. Особое внимание уделено в учебнике вопросам публично-правового и частноправового регулирования транспортных отношений, финансово-правового обеспечения функционирования транспортной системы. Материал, изложенный в учебнике, носит авторский и законченный характер и отражает все современные тенденции динамично развивающегося российского законодательства, последние изменения в нормативных правовых актах, регулирующих деятельность в сфере транспорта.

Необходимо с удовлетворением отметить наличие в издании главы «Правовое обеспечение работы с информацией и информационной безопасности в профессиональной деятельности на транспорте», учитывающей текущие и перспективные потребности цифровизации экономики и транспорта. В связи с необходимостью реализации положений Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации и в соответствии с рекомендациями Департамента государственной политики в сфере высшего образования Минобрнауки России в содержание дисциплины обосновано включена тема «Интеллектуальная собственность. Право интеллектуальной собственности». Кроме того, в учебник включена глава «Организационно-правовые основы противодействия коррупции в органах государственного управления и корпоративных субъектах», что полностью соответствует требованиям Национального плана противодействия коррупции на 2018—2020 годы.

Учебник в значительной мере восполняет имеющийся недостаток учебной литературы для преподавания студентам транспортных образовательных организаций, обучающимся по программам бакалавриата и специалитета, дисциплины «Правовое обеспечение профессиональной деятельности», написан простым и понятным, юридически грамотным литературным языком, подготовлен в четком соответствии государственному образовательному стандарту по юриспруденции, и, вне всякого сомнения, будет представлять интерес не только для студентов, но и для работников науки и образования, специалистов-практиков, управленцев и всех, кто интересуется вопросами правового регулирования транспортной деятельности.

Литература

1. Землин, А. И. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры: монография / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А. Мельникова. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2019.

2. Кленов, М. В. Правовые и организационные вопросы контроля за состоянием здоровья работников и оказания медицинской помощи пассажирам на транспорте в России / М. В. Кленов, И.В. Холиков // Мир транспорта. — 2019. — № 3..

3. Холиков, И. В. Международно-правовые аспекты реализации Транспортной стратегии Российской Федерации в сфере медицинского обеспечения на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 4 (28).

4. Правоведение для студентов транспортных вузов : учебник для вузов / А. И. Землин [и др.] ; под общей редакцией А. И. Землина. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

References

1. Zemlin, A. I. Aktual'nyye problemy pravovogo obespecheniya bezopasnosti transportnoy infrastruktury [Actual problems of legal security of transport infrastructure]: monografiya / A. I. Zemlin, I. V. Kholikov, A. A. Mel'nikova. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2019.

2. Klenov, M. V. Pravovyye i organizatsionnyye voprosy kontrolya za sostoyaniyem zdorov'ya rabotnikov i okazaniya meditsinskoy pomoshchi passazhiram na transporte v Rossii [Legal and organizational issues of control over the health of workers and the provision of medical care to passengers on transport in Russia] / M. V. Klenov, I.V. Kholikov // Mir transporta. — 2019. —№ 3..

3. Kholikov, I. V. Mezhdunarodno-pravovyye aspekty realizatsii Transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii v sfere meditsinskogo obespecheniya na transporte [International legal aspects of the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation in the field of medical support in transport] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 4 (28).

4. Pravovedeniye dlya studentov transportnykh vuzov [Jurisprudence for students of transport universities]: uchebnik dlya vuzov / A. I. Zemlin [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey A. I. Zemlina. — 4-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	**REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"**
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.	Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.
Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru **Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6	**All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.
Объем статей — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.) При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).	**The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).
Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках или внизу страницы по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».	References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 "Bibliographic reference».
Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.	**The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.
Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью полное название организации — места работы каждого автора в именительном	**The information about authors** is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in Nominative case (where EACH author

падеже, ее полный почтовый адрес. должность, звание, ученая степень каждого автора адрес электронной почты для каждого автора	works) with its full postal address; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author; contacts (an e-mail) of EACH author.
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.	**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.
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.	**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.
В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.	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. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.
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.	**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.