

ПРИЛОЖЕНИЕ
К «ВЕСТНИКУ ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 1 (21) — 2018

Статьи студентов и преподавателей
Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
и других вузов

СОДЕРЖАНИЕ

Пузенков М. А. ПОНЯТИЕ ДЕЛОВОЙ РЕПУТАЦИИ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ.....	5
Пузенков М. А. ОСОБЕННОСТИ ДОКАЗЫВАНИЯ В ДЕЛАХ О ЗАЩИТЕ ДЕЛОВОЙ РЕПУТАЦИИ	9
Фалджян К. Г. АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЯ В ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ.....	13
Фалджян К. Г. СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЯ И СПОСОБЫ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ.....	18
Вермишян К. М. ПРАВОВОЙ СТАТУС ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА	23
Дашкова А. Г. АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	27
Дашкова А. Г. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ.....	32
Зайц А. А. ПОНЯТИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА.....	38
Зарубин Р., Лосев А. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	42
Ишутина Т. А. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНВЕСТОРА НА РЫНКЕ ЦЕННЫХ БУМАГ	46
Кикеева Я. С. ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ТЕРРИТОРИИ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА	51
Колесникова А. Э. ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ.....	55
Меджидов К. А. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	61
Малушко В. В. ПРОБЛЕМЫ ВОПЛОЩЕНИЯ ИЗБИРАТЕЛЬНОГО ПРАВА В ПРАКТИКУ ВЫБОРОВ	65
Крылов С. В. СУЩЕСТВЕННЫЕ УСЛОВИЯ ДОГОВОРА СТРОИТЕЛЬНОГО ПОДРЯДА.....	71
Зульфугаров Ш. М. ПРАВОВОЙ СТАТУС КАСПИЙСКОГО МОРЯ	76
Родина Е. Н. ПОНЯТИЕ И ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ	82
Асриянц В. В. РОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ПРОТИВОДЕЙСТВИИ НЕЗАКОННОМУ ОБОРОТУ ПРОДУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАЗНАЧЕНИЯ	86
Соловьева Е. М. СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	89
Зульфугаров Ш. М. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЮЖНО-КИТАЙСКОГО МОРЯ	94
Никитина А. Я. ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЯ НАЛОГОВОГО КОНТРОЛЯ	99
Вострухина А. С. СПОСОБЫ И МЕХАНИЗМ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ	104
Огнева И. А., Булкина Д. А. ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ПРОМЫСЛОВ И КУЛЬТУР КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА	107
Лысенко Е. В. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНСТИТУТА СУБСИДАРИЙНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	110
Мартынова В. Р. ВИДЫ ДОГОВОРА АРЕНДЫ В ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	117
Корнукова М. С. ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВЫЯВЛЕНИЯ ПРИЗНАКОВ НЕСОСТОЯТЕЛЬНОСТИ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ.....	125

Оджиев С. Т. ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ БАНКРОТСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ.....	130
Яушев В. Д. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОБРОСОВЕДНОЙ КОНКУРЕНЦИИ	134
Яушев В. Д. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА НЕДОБРОСОВЕДНОЙ КОНКУРЕНЦИИ	138
Русовская К. В. БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	145
Ишутина Т. А. СДЕЛКИ ПО ОТЧУЖДЕНИЮ ДОЛЕЙ В УСТАВНОМ КАПИТАЛЕ ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ	148
Скуйбедина О. Н., Дьяченко О. Ю., Князева П. Е., Ткачук О. А. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РОССИИ.....	155
Тарабрина Л. Г. ВЫЕЗДНЫЕ НАЛОГОВЫЕ ПРОВЕРКИ В СФЕРЕ НАЛОГОВОГО КОНТРОЛЯ.....	159
Колендо К. С. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МЕДИЦИНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	164
Шлыкова Д. И. ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ ДЕЛОВОЙ РЕПУТАЦИИ ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА ...	168
Тахмазова С. Н. СУДЕБНЫЙ ПОРЯДОК ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ	172
Мамин Р. Е. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО ИНСТИТУТА МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ.....	175

Научные статьи студентов — участников Межвузовской студенческой научно-практической конференции «Опыт правового обеспечения функционирования транспортной системы в годы Великой Отечественной войны (на примере Сталинградской битвы и битвы за Кавказ)» (Юридический институт МИИТ, 29 ноября 2017 г.)	179
---	------------

Мазурова Н. В. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ВО ВРЕМЯ И ПОСЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	179
Бабурова А. А. РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	184
Зуева В. Н. ПОДВИГИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.....	189
Куприянова М. О. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ОСНОВНОЙ СПОСОБ ЭВАКУАЦИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	193
Князев П. А. УПРАВЛЕНИЕ И ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	197
Колесникова А. Э. КРАСНАЯ АРМИЯ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.....	202

Научные статьи студентов — участников Международной студенческой научно-практической конференции «Опыт правового обеспечения транспортной безопасности» (Юридический институт МИИТ, 6 декабря 2017 г.)	206
---	------------

Виноградова Л. В. ОБУЧЕНИЕ СОТРУДНИКОВ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	206
Едигарева Ю. Г., Мазурок О. И. ОБЗОР АКТУАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ В МИРЕ	209

Банцекина Т. А. ИСТОРИКО-ПРАВОВЫЕ И ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ НА ТРАНСПОРТЕ	214
Гуртовой Н. Е. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ	217
Евтушенко О. И. ОСОБЕННОСТИ ИНСТИТУТА НЕУСТОЙКИ НА ТРАНСПОРТЕ	222
Меджидов К. А. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	226
Самойличенко Н. В. РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК	230
Зарубин Р. Д., Лосев А. А. НЕКОТОРЫЕ ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ ПОСТРОЕНИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	235

Научные статьи студентов — участников Межвузовской студенческой научной конференции «Юридическая наука и проблема гарантий конституционности и законности в Российской Федерации»

(Юридический институт МИИТ, 16 декабря 2017 г.)239

Вареник Е. А. ПРАВОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНСТИТУЦИОННОГО ПРАВА ГРАЖДАН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИЗБИРАТЬ И БЫТЬ ИЗБРАННЫМИ.....	239
Виноградова И. А. СОВЕТСКОЕ ПРАВО: ПОИСК, КОНЦЕПЦИИ ПРАВОПОНИМАНИЯ В УСЛОВИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ И НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ	244
Гурьянова А. Д. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ НАХОЖДЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	248
Дюрикенова Е. Д. ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ.....	254
Зуева В. Н. ДЕМОКРАТИЯ ПО-АМЕРИКАНСКИ	258
Куприянова М. О. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ КОНСТИТУЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	262
Лях А. И. КОНСТИТУЦИЯ ИЗРАИЛЯ: МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?	267
Русакова А. А. ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОЛОДЫХ СЕМЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	270
Савчатов С. А. ИНСТИТУТ ГРАЖДАНСТВА В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ.....	274
Татлыев И. И. СУЩЕСТВУЕТ ЛИ В РОССИИ КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВО НА СТАРОСТЬ?	278
Тихова А. О. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА И ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВОВЫХ ПОЗИЦИЙ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	282
Ткачук А. КОНСТИТУЦИЯ СССР 1977 ГОДА.....	287
Чумакова И. В. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОСОБИЯ ПО БЕЗРАБОТИЦЕ В РАМКАХ НОРМ КОНСТИТУЦИОННОГО ПРАВА	291

Требования к материалам, предоставляемым для опубликования в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ»..... 295

ПОНЯТИЕ ДЕЛОВОЙ РЕПУТАЦИИ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Аннотация. Данная статья посвящена определению понятия деловой репутации, выявлению ее основных признаков, определению ее подведомственности и правовой природы, субъектного состава. Так же в статье проводится сравнение понятий Деловой и профессиональной репутаций.

Ключевые слова: юридические лица, нематериальные блага, деловая репутация, профессиональная репутация, подведомственность.

© Puzenkov M.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

CONCEPT OF BUSINESS REPUTATION OF LEGAL ENTITIES

Abstract. This article is devoted to the definition of the concept of business reputation, the identification of its main features, the definition of its subordination and legal nature, the subject composition. The article also compares the concepts of Business and professional reputations.

Keywords: legal entities, intangible goods, business reputation, professional reputation, subordination.

Весьма сложным правовым явлением является — деловая репутация, данное понятие требует выявления присущих ему признаков, путем определения его основных характеристик, свойств, элементов, субъектов и основания возникновения.

В законодательстве не дано определение понятию деловой репутации, что создает ряд проблем в правоприменительной деятельности, а именно участники судебного процесса, соответствующие суды, юристы, позволяют себе произвольно толковать это понятие, определять его с учетом обстоятельств дела, и ставить понятие в более выгодную для себя позицию, что само по себе является неправильным.

Прежде всего, стоит сказать, что субъекты права являются носителями разного рода репутаций, так как вступают в обширный круг общественных отношений.

К примеру, в сфере общественных отношений существуют понятия «деловой» и «профессиональной» репутации. Автору данные категории представляются смежными, и могут вызвать затруднения, поэтом нуждаются в разграничении.

Профессиональную репутацию следует определить как общественную оценку трудовых качеств работника, устанавливающую его место в обществе.

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, профессор кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
А. Н. Шевчук.

Анализируя данное понятие, следует обратить внимание, прежде всего на основные черты осуществляемой трудовой функции, и ее месте в социальной системе общества. Важнейшими профессиональными навыками, определяющими уровень профессионализма работника, являются умения грамотно и эффективно использовать приобретенные им знания, а также умение быстро получать и усваивать необходимую для него информацию.

Возвращаясь к различию «деловой репутации» и «профессиональной репутации», необходимо отметить наличие у первой более выраженных коммерческих черт, сформированных в современных экономических условиях.

Законодатель не проводит разграничения понятий, что приводит к ошибкам в применении способов ее защиты и произвольному толкованию понятий, что является причиной пробела в законодательстве и отсутствии понятийно-категориального аппарата, что представляется неверным.

Закон отделяет нематериальные активы от профессиональной репутации, так деловые и интеллектуальные качества сотрудников организации, их квалификация и трудовые способности нематериальными активами не являются¹.

Кроме того различия данных понятий играют ключевую роль в определении подведомственности спора. Дело подведомственно арбитражному суду, если спор возник в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, как правило, носителями деловой репутации являются юридические лица и индивидуальные предприниматели. Исходя из этого, можно сказать, что арбитражные суды рассматривают споры экономического характера в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, т.е. о защите деловой репутации, а суды общей юрисдикции рассматривают дела, не в сфере предпринимательской деятельности, о защите профессиональной репутации.

Деловая репутация является важнейшим критерием для выбора клиентом своего контрагента, так как неотделима от своего носителя и формируется в основном третьими лицами, она безусловно частично обладает нематериальной природой, ей присущ такой признак как индивидуализация ее носителя, правообладателя. Репутация имеет свойство изменчивости, смены своего содержания, оценки с течением времени, данное свойство лежит в основе всех явлений материального мира, в том числе нематериальных благ. С полной уверенностью сказать, что деловая репутация имеет нематериальное содержание нельзя, так как она является активом предприятия, отражается в бухгалтерской отчетности. Законодатель прямо относит деловую репутацию к активам организации, а также содержит методики ее расчета.

Для определения автором данного понятия нужно определить его признаки. Неотделимость нематериальных благ от их носителя представляет собой его важнейший признак, что впоследствии определяет такие юридические свойства как непередаваемость и неотъемлемость нематериальных благ. Деловая репутация вместе с ее носителем, хоть они считаются неотделимыми друг от друга, может быть передана другим лицам на основании гражданско-правовой сделки. Путем заключения договора коммерческой концессии возможна передача деловой репутации от правообладателя к пользователю.

Указанные автором черты указывают на отрыв деловой репутации от норм морали. Причиной тому является характеризующий носителя блага коммерческий

¹ Приказ Минфина России от 27 декабря 2007 г. № 153н «Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету “Учет нематериальных активов”».

успех, если оценка носителя блага отрицательна, деловая репутация скрывается намеренно.

Определение понятия деловая репутация невозможно без определения субъектного состава обладающих ей лиц. Принимая во внимание указанное автором деление, профессиональной репутацией обладают профессионалы — физические лица, данное благо является индивидуальным, и стоит в одном ряду со свободой, честью, достоинством и другими нематериальными благами. Нельзя однозначно заявить, что деловая репутация непосредственно связана с осуществлением ее носителем предпринимательской деятельности, так некоммерческие организации осуществляющие деятельность приносящую доход, также являются ее носителями. Пленум Верховного Суда РФ определяет что, в качестве истца прибегающего к защите своего права на положительную деловую репутацию имеют юридические лица, публично-правовые образования и индивидуальные предприниматели¹.

Возникновение деловой репутации носит специфический характер возникновения. Многие авторы указывают, что момент ее возникновения является внесение записи в ЕГРЮЛ о создании юридического лица, однако автору это представляется неправильным, так как в момент внесения записи о регистрации юридического лица отсутствует какая-либо общественная оценка ее деятельности. Общественная оценка рождается и складывается в умах людей в процессе деятельности предприятия.

Имущественный характер деловой репутации, является второй важной чертой необходимой для определения данного понятия. Деловая репутация является одновременно показателем положения лица и нематериальным активом имеющим отношение к имущественной сфере общественных отношений, которая может быть оценена.

Любая деятельность юридического лица сопровождается влиянием на его деловую репутацию. Репутация может быть положительной, либо отрицательной в этом состоит третья важнейшая черта деловой репутации. Положительная деловая репутация организации рассматривается как надбавка к цене, уплачиваемая покупателем в ожидании будущих экономических выгод, и учитывается в качестве отдельного инвентарного объекта².

Если деловая репутация отрицательна, в интересах юридического лица ее скрыть, чтобы предотвратить свою собственную дискредитацию. Отрицательная деловая репутация — часть рыночной стоимости предприятия в виде скидки с цены для покупателя³. Некоторые юридические лица для, сокрытия информации используют механизм коммерческой тайны. Однако законодатель четко определил сведения, которые возможно отнести к коммерческой тайне, а также сведения, которые ее составлять не могут⁴.

Правовая природа деловой репутации состоит в том, что она имеет нематериальный характер, она не имеет материальной формы, она складывается в результа-

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 февраля 2005 г. № 3 «О судебной практике по делам о защите чести и достоинства граждан, а также деловой репутации граждан и юридических лиц».

² Иванов А. Е. Анализ современных методов оценки деловой репутации // Вестник ЮУрГУ. 2009. № 21.

³ Колосова В. И. Деловая репутация: понятие, проблемы правового регулирования и охраны // Вестник ННГУ. 2011. № 3.

⁴ Федеральный закон от 29 июля 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне».

те деятельности юридического лица путем мнений, оценок, отношений и т.п. Кроме того ей как нематериальному благу присущ свой способ правовой защиты, имеющий определенные особенности.

Обобщая все вышесказанное необходимо отнести понятие деловой репутации к категории нематериальных благ. В то же время необходимо принять во внимание ее особенности и отнести ее к группе объектов имущественно-неимущественных гражданских прав. Все ранее изложенное позволяет нам сформулировать определение данного понятия, так под деловой репутацией следует понимать сложившуюся в результате осуществления деятельности юридического лица, индивидуального предпринимателя, публично-правового образования общественную оценку его деятельности, отражающую качество ведения его дел.

Литература

1. Иванов, А. Е. Анализ современных методов оценки деловой репутации // Вестник ЮУрГУ. 2009. № 21.
2. Колосова, В. И. Деловая репутация: понятие, проблемы правового регулирования и охраны // Вестник ННГУ. 2011. № 3.

© Пузенков М. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
makspuzenkov@mail.ru

ОСОБЕННОСТИ ДОКАЗЫВАНИЯ В ДЕЛАХ О ЗАЩИТЕ ДЕЛОВОЙ РЕПУТАЦИИ

Аннотация. Данная статья посвящена особенностям доказывания деловой в делах о защите деловой репутации, способах ее защиты, определению понятия «предмет доказывания», юридических фактах в делах данной категории, характере сведений носящих порочащий характер.

Ключевые слова: юридические лица, нематериальные блага, деловая репутация, способ защиты, предмет доказывания, юридический факт.

© Puzenkov M.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

FEATURES OF EVIDENCE IN PROTECTION OF BUSINESS REPUTATION

Abstract. This article is devoted to the features of proving business in matters of protecting business reputation, ways to protect it, defining the concept of «subject of proof», legal facts in cases of this category, the nature of information that is defamatory.

Keywords: legal persons, intangible goods, business reputation, method of protection, subject of proof, legal fact.

В судебном процессе рассмотрение и защита дел о деловой репутации юридических лиц имеют свои определенные особенности по сравнению с другими категориями дел. Данная особенность состоит в применении специальных средств доказывания, в совокупности со специальным предметом доказывания, а также особым объектом защиты.

Деловую репутацию в судебном процессе можно защитить путем предъявления к ответчику различных требований. В частности путем предъявления требований: об опровержении порочащих репутацию сведений, которые не соответствуют действительности; опубликование СМИ ответа; а также признание опубликованных сведений не соответствующими действительности.

Помимо этого существуют общие способы ее защиты, к примеру, через: компенсацию морального вреда причиненного несоответствующими действительности сведениями, носящими порочащий характер, стоит отметить, что юридические лица не имеют право в суде требовать компенсацию морального вреда, однако индивидуальным предпринимателям это не запрещено. А также через требование о

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, профессор кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института, Российского университета транспорта (МИИТ)
А. Н. Шевчук.

возмещении убытков причиненные сведениями не соответствующими действительности, носящими порочащий характер.

В зависимости от выбранного истцом способа защиты, будет необходимо доказать различные юридические факты участникам судебного процесса, то есть предмет доказывания по этой категории.

Для того чтобы правильно разрешить дело о защите деловой репутации, судом должны быть удостоверены все юридические факты, которые необходимо установить по данному спору. Предметом доказывания является определенная совокупность, комплекс юридических фактов — юридический состав, от того как тщательно он исследован зависит правильность разрешения дела.

Термин — «предмет доказывания», не существует в процессуальном законодательстве, однако ч. 1 ст. 55 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации от 14 ноября 2002 г. № 138-ФЗ (далее — ГПК РФ), содержит определение понятия доказательств, также там сказано, что суд с помощью доказательств устанавливает обстоятельства, на которые стороны ссылаются как на основании своих требований. Часть ученых в области права считают, что и есть определение предмета доказывания.

Точного ответа на вопрос, что означает термин «предмет доказывания», из чего он состоит, как он формируется, какие обстоятельства в него входят, закон не имеет.

По нашему мнению под предметом доказывания понимается юридический факт или их совокупность, именуемая юридическим составом, имеющим материально-правовой характер, от определения которого зависит правильность решения дела по существу. Говоря немного иначе, юридические факты, которые составляют предмет доказывания, являются искомыми фактами. Эти факты определяют основание иска, возражение против него, основания встречного иска и другие важные для дела обстоятельства. Суд, руководствуясь материально — правовыми нормами определяет факты, которые входят в предмет доказывания.

Дела о защите деловой репутации юридических лиц имеют свою определенную специфику, предмет доказывания по данной категории споров определяется, прежде всего, путем выбора способов защиты своего права, используя нормы материального права попробуем определить какие факты необходимо доказать при выборе того или иного способа защиты права.

Статья 152 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) определяет круг юридических фактов, которые нужно установить по данной категории дел для правильного разрешения спора, таким образом, необходимо установить следующие юридические факты: Во-первых, распространял ли ответчик сведения в отношении истца? Во-вторых, каков характер этих сведений? В-третьих, соответствуют ли эти сведения действительности?

В соответствии с законодательством истец имеет право на ответ, опровержение порочащих его сведений (требование истца опубликовать его ответ, опровержение в СМИ). В случае нарушения нематериальных благ лица может быть применима особая мера защиты в виде опровержения сведений. Обязанность опровержения возлагается на распространителя порочащих и не соответствующих действительности сведений независимо от его вины¹. В этом случае для установления обстоятельств дела суд должен будет найти ответы на следующие вопросы: Распро-

¹ Гусалова А. Р. Гражданско-правовая защита деловой репутации // Бизнес в законе. 2010. № 2.

странял ли ответчик в отношении истца определенные сведения? Нарушают ли эти сведения права и законные интересы истца?

В случае если истец заявит что сведения распространяемые ответчиком не соответствуют действительности, необходимо будет доказать следующие факты: Во-первых, были ли распространены сведения в отношении истца определенным лицом, т.е. ответчиком или они распространялись лицом, личность которого не установлена? Во-вторых, отражают ли эти сведения действительное положение вещей или это ложные сведения?

По общему правилу компенсация морального вреда юридическим лицам запрещена, однако в случае если происходит посягательство на деловую репутацию индивидуального предпринимателя судебная практика не так однозначна, в этом случае необходимо доказать наличие следующих фактов: В первую очередь совершено в отношении истца противоправное деяние? Во-вторых, получен ли истцом моральный вред? В-третью имела ли место быть причинно-следственная связь между противоправным деянием и моральным вредом?

В случае если истец заявляет требование о взыскании убытков, которые ему причинили распространенные ответчиком порочащие сведения, несоответствующие действительности, необходимо наличие следующих юридических фактов:

- 1) совершение в отношении истца противоправных действий;
- 2) истцом были понесены убытки;
- 3) причинную связь между противоправными действиями и наличием ущерба.

Ключевым моментом и залогом успеха в делах о защите деловой репутации является наличие у истца доказательств подтверждающих распространение сведений ответчиком. В случае если на стадии возбуждения дела такое доказательство отсутствует, то нельзя считать что имел место факт нарушения нематериального блага истца, хотя в судебном процессе он должен быть точно установлен.

Далее нам необходимо понять, что представляет собой распространение сведений. Так под ним стоит понимать сведения, напечатанные в газетах и других печатных изданиях, передача этой информации посредством радио и телекоммуникаций, демонстрацию в кинематографе, и других медиа-визуальных произведениях, а также опубликование этих сведений в сети интернет, в официальных документах, а также переданные в устной форме одному и более лицам.

Как основание своей позиции в деле данной категории истец обязан доказать факт распространения сведений относительно него, это возможно путем фиксации следующих фактов: Во-первых, третьим лицам стали доступны сведения, порочащие деловую репутацию истца; Во-вторых не были приняты меры ограничивающие доступ к этим сведениям третьих лиц, в чем имеется вина ответчика; Причинно-следственная связь между противоправными действиями ответчика и об известности сведений третьим лицам.

Порочащий характер распространяемых ответчиком сведений, что это означает?

Важной чертой того что сведения носят порочащий характер, является утвердительный характер информации, а не ее оценочное суждение. Данное высказывание необходимо толковать и понимать, таким образом, что порочащими являются сведения, которые утверждаются автором¹. Притом порочащий характер сведений

¹ Коляков А. М. Особенности рассмотрения судами дел о защите чести, достоинства и деловой репутации на современном этапе // Право и современные государства. 2015. №3.

должен быть установлен объективно с применением норм морали и нравственности, пропущенной через призму закона, а не с точки зрения пострадавшего истца который заинтересован в иске.

Порочащими сведениями являются, те которые негативно влияют на нематериальные блага, в том числе на деловую репутацию юридического лица, нарушают деловой этикет и обычаи делового оборота, утверждают, что субъект нарушает законодательство, совершает неэтичные поступки, ведет себя антисоциальным образом, нарушает принцип добросовестности в осуществлении предпринимательской и иной хозяйственной деятельности.

Литература

1. Гусалова, А. Р. Гражданско-правовая защита деловой репутации // Бизнес в законе. 2010. № 2.

2. Кольяков, А. М. Особенности рассмотрения судами дел о защите чести, достоинства и деловой репутации на современном этапе // Право и современные государства. 2015. № 3.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЯ В ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

Аннотация. В статье дано определение финансового контроля в цифровой экономике, так же дается авторское толкование финансового контроля в цифровой экономике. При этом кратко обоснована необходимость обеспечения надлежащего уровня финансового контроля в цифровой экономике, выделены соответствующие действия по работе с обеспечением необходимого уровня финансового контроля в цифровой экономике, каждое из которых необходимо учитывать при разработке мер по улучшению финансового контроля в цифровой экономике.

Ключевые слова: финансовый контроль, цифровая экономика, уровень ответственности органов государственного финансового контроля.

TOPICAL ISSUES OF IMPROVING FINANCIAL CONTROL IN THE DIGITAL ECONOMY

Abstract. The article defines financial control in the digital economy, as well as provides an author's interpretation of financial control in the digital economy. At the same time, the necessity to provide an adequate level of financial control in the digital economy is briefly substantiated, appropriate actions are taken to work with ensuring the necessary level of financial control in the digital economy, each of which must be taken into account when developing measures to improve financial control in the digital economy.

Keywords: Financial control, digital economy, level of responsibility of state financial control bodies.

Актуальность исследования обусловлена тем, что совершенствование государственного финансового контроля путем улучшения законодательной и методологической базы являются жизненно необходимыми. Кроме того, очень важно тщательно разрабатывать показатели оценки качества контроля, а затем, в соответствии с ними, проводить мониторинг и анализ качества контрольной деятельности.

Контроль исполнения финансового контроля федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации,

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. А. Мальцев.**

органов местного самоуправления законодательства Российской Федерации о финансово-бюджетном контроле и надзоре, в настоящее время к компетенции Федеральной службы финансово-бюджетного надзора Российской Федерации не отнесен.

Финансовый контроль — это деятельность соответствующих органов управления финансовой системы и финансовых институтов государства, организующих и осуществляющих контроль за формированием и использованием финансовых ресурсов на всех уровнях хозяйствования в целях обеспечения эффективного социально-экономического развития страны и отдельных регионов.

Следует отметить, что система государственного финансового контроля пока еще не достигла совершенства. Существует множество вопросов различного характера в цифровой экономике, которые необходимо решить как можно скорее, применяя разумные методы борьбы с возникающими проблемами.

Слабость государственного контроля негативно влияет на всю системы управления России. При этом существует множество проблем реализации государственного финансового контроля в цифровой экономике в РФ в виде отсутствия:

- четкой иерархической структуры органов финансового контроля¹;
- единой концепции ГФК, как системы общепринятых взглядов на цели, способы, задачи и формы ГФК;
- федерального закона, определяющего возможности ГФК в отношении всех юридических лиц;
- адекватных мер к нарушителям бюджетного законодательства (одна из основных проблем эффективного функционирования ГФК);
- единых норм, правил и стандартов проведения внутреннего финансового контроля, утвержденных законодательно. Считается, необходимо возложить разработку стандартов на Минфин России, как органу, который имеет опыт регулирования аудиторской деятельности и разработки стандартов для независимых аудиторов².

Таким образом, переход к аудиту эффективности в цифровой экономике государственных расходов в рамках финансового контроля — новое направление деятельности контрольных органов, которое предполагает оперативный анализ экономности использования государственных средств, оценку резервов роста государственных доходов и оценку обоснованности расходования государственных средств. В настоящее время до конца еще не сформирована единая методика проведения такого аудита эффективности расходов бюджета в цифровой экономике и неясно определены показатели и критерии рациональности или нерациональности использования государственных средств. Также необходимо реализовать комплекс таких мер³:

¹ Ведомственный финансовый контроль и внутренний финансовый аудит в бюджетной сфере : курс лекций / В. Ф. Гапоненко [и др.] ; Министерство внутренних дел Российской Федерации, Академия управления. М., 2017. С. 64.

² Государственный и финансовый контроль в Российской Федерации: проблемы и решения: сборник материалов 3-й Международной заочной научно-практической конференции (организатор — Федеральное бюджетное учреждение «Государственный научно-исследовательский институт системного анализа Счетной палаты Российской Федерации» (НИИ СП)) / Федеральное бюджетное учреждение «Государственный научно-исследовательский институт системного анализа Счетной палаты Российской Федерации». М., 2016. С. 71.

³ Шамбило, Д. А. Оценка эффективности деятельности органов муниципального финансового

1. Расширить использование новых информационных технологий;
2. Повысить уровень ответственности контроля государственных должностных лиц за нарушение требований закона об исполнении бюджетов различного уровня, бюджетов внебюджетных фондов;
3. Осуществлению предварительного и текущего государственного финансового контроля;

Особую значимость имеет разработка единой цифровой системы учета и оценки качественных и количественных параметров эффективности государственного финансового контроля и деятельности его органов¹. В связи с вышеизложенным, в перспективе рекомендуется выполнить следующие мероприятия:

- 1) разработать единое положение о государственном финансовом контроле;
- 2) внести изменения и дополнения в законодательные и нормативно-правовые акты, регламентирующие осуществление последующего государственного контроля и взаимодействие контрольно-ревизионных органов Минфина России с правоохранительными органами и органами прокуратуры²;
- 3) продолжить составление программ проверок отдельных вопросов хозяйственной деятельности организаций, федеральных целевых программ социально-экономического развития регионов и т.д.

Органам финансового контроля необходимо настроить свою работу на бюджетирование, ориентированное на результат, что позволит предопределять результативность бюджетных расходов, соответственно, появится возможность рассчитывать эффективность использования средств³. По этой причине одной из главных задач органов, контролирующих использование государственных средств, станет создание нормативно-методических документов по прогнозированию и моделированию контрольных процедур и оценке эффективности использования государственных расходов по достигнутым результатам. Можно предположить, что совершенствование системы финансового мониторинга в Казначействе Российской Федерации в будущем может происходить при помощи следующих элементов⁴:

- риск-ориентированном подходе в части осуществления планирования и организации контрольно-надзорной работы;
- осуществления преимущественно важнейших мероприятий, то есть на приоритете работы по недопущению наступления контролируемых негативных событий по отношению к необходимости ликвидации их последствий;
- транспарентности процессов движения государственных средств по всей цепочке их прохождения;

контроля // Научный форум: Экономика и менеджмент : сб. ст. по материалам XII междунар. науч.-практ. конф. № 10(12). М. : МЦНО, 2017. С. 130.

¹ Матвеева Е. Е. Система государственного финансового контроля и аудита в Российской Федерации: проблемы и перспективы. Смоленск : Маджента, 2016. С. 82.

² Развитие государственного финансового контроля: актуальность и проблемы // Молодежный научный форум: Общественные и экономические науки: электр. сб. ст. по материалам XI студ. междунар. заочной науч.-практ. конф. М. : «МЦНО». 2016. № 11(40) // URL: [https://nauchforum.ru/archive/MNF_social/11\(40\).pdf](https://nauchforum.ru/archive/MNF_social/11(40).pdf)

³ Шепелев Д. Р. Государственный финансовый контроль в России: проблемы и перспективы // Экономическая наука и практика: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Чита, апрель 2017 г.). Чита : Молодой ученый, 2017. С. 54.

⁴ Шамшеев С. В. Становление государственного финансового контроля в России в XVII—XVIII веках // Социальная политика и социология. Т. 15. 2016. № 4 (117). С. 61.

— формируется непрерывный контроль, который имеет систематичный характер, учитывая при этом результаты работы других контрольно-надзорных органов на основе единства соответствующих стандартов.

Рассмотрим в качестве перспективы совершенствования финансового контроля России процесс реализации принципа системного взаимодействия в цифровой экономике. Таким образом, в процессе реализации данного принципа в значительно большей степени нужно перейти на результаты работы ведомственного внутреннего финансового мониторинга и аудита. Поэтому данными институтами возможно определить методы предупреждения наступления негативных факторов, также и при формулировании на основе выработанной Минфином России единой методологии стандартов и правил к организации мониторинга за достоверностью и правильностью ведения учета и отчетности. Организованная на основе международных стандартов логика предполагает сначала организацию реестров рисков, а затем составление на их основе карт рисков, а потом ранжирование по каждой имеющейся карте всех рисков по двум направлениям: вероятности их наступления и масштабам возможных последствий. Рассматриваемые карты рисков на всех уровнях государственного финансового контроля и аудита необходимо связать между собой и сформировать по принципу top-down, что означает «сверху вниз». На верхнем уровне образуются риски, которые определяются субъектами внешнего государственного финансового мониторинга. К примеру, Счетной палатой России может быть образована агрегированная карта рисков, которая распределяется по следующим группам: недостоверная бухгалтерская отчетность; имеющиеся и увеличивающаяся дебиторская задолженность; проблемы в области государственных инвестиций и т.п.¹

Одной из проблем деятельности Счетной палаты РФ является также отсутствие ее территориальных подразделений в субъектах РФ. Данная проблема, безусловно, ограничивает практические возможности при осуществлении деятельности Счетной палаты, поскольку для проведения проверки инспектора палаты вынуждены отправляться в командировки по регионам страны. Это вызывает сложности в финансовом плане, поскольку такие поездки обходятся дорого, кроме того, проведение проверки в таких случаях осложняется временными ограничениями и недостатком кадров.

Данная проблема немного ослабляется системой взаимодействия Счетной палаты с контрольно-счетными органами субъектов РФ и органами местного самоуправления. Подтверждением тому служит отчет о деятельности Счетной палаты РФ в 2015 г., в котором закреплено, что одна из важнейших задач для Счетной палаты РФ — укрепление системы взаимодействия с органами государственной власти субъектов и органами местного самоуправления. В связи с этим особую значимость приобретают общие проверки с участием Счетной палаты РФ и счетных органов регионов. В 2017 г. такие проверки коснулись:

- изучения положения бюджетов регионов с учетом выполнения ими обязанностей, возложенных федеральным центром;
- ревизии осуществления долговой политики в регионах с крупнейшими долговыми обязательствами;

¹ Качкова О. Е. Научное обоснование и разработка практических подходов к организации и проведению внутреннего финансового контроля в государственных (муниципальных) учреждениях : монография. М. : Русайнс, 2016. С. 78.

– оценки расходования субъектами субсидий из вышестоящего бюджета.

Актуальной проблемой совершенствования деятельности Счетной палаты РФ является также улучшение качества работы контрольных органов, а также экспертов, предоставление помощи при составлении стандартов внутреннего аудита, с учетом опыта международных органов, так как это играет значимую роль в работе органов финансового контроля субъектов РФ.

Таким образом, рассмотренная общая логика рассмотренных подходов реализации принципа системного взаимодействия в цифровой экономике может использоваться в качестве инновационного пути совершенствования развития в формировании деятельности непрерывной системы внешнего и внутреннего государственного финансового контроля и в Российской Федерации.

СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЯ И СПОСОБЫ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ

Аннотация. В статье дано определение финансового контроля и методов финансового контроля. При этом охарактеризованы ключевые методы финансового контроля, исследована проблема в законодательном закреплении размещения результатов проведенных проверок в средствах массовой информации, предложены пути решения этой проблемы.

Ключевые слова: финансовый контроль, методы финансового контроля, размещение результатов проведенных проверок в средствах массовой информации.

© Faldzhyan K.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

MODERN METHODS OF FINANCIAL CONTROL AND METHODS OF THEIR APPLICATION

Abstract. The article defines financial control and methods of financial control. At the same time, the key methods of financial control were characterized, the problem of legislating the placement of the results of audits in the mass media was explored, and ways of solving this problem were proposed.

Keywords. Financial control, methods of financial control, placement of results of conducted inspections in the mass media.

Финансовый контроль охватывает область финансовых, экономических отношений в Российской Федерации и выступает связующим звеном между обществом и государством, а также является постоянно развивающимся направлением. Финансовый контроль — это законодательно регламентированная деятельность специально созданных учреждений контроля или контролеров (аудиторов) за соблюдением всеми экономическими субъектами финансового законодательства РФ и финансовой дисциплины, а также целесообразности и эффективности их финансовых операций.

Целью финансового контроля считается своевременное выявление отклонений от параметров финансовых планов и финансовой политики на макро— и микроуровне, а также выявление финансовых правонарушений и, соответственно, принятие своевременных мер по их устранению или предотвращению либо недопущению впредь. В современных условиях, когда непрерывно меняется бюджетное законодательство РФ, также происходит и совершенствование методов, способов и

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. А. Мальцев.**

процедур проведения контрольных мероприятий органами финансового контроля. Меняется структура выявляемых нарушений, а также формируется соответствующая практика применения принудительных мер.

Понятие «финансовый контроль» отличается многоплановостью его целей и многогранностью поставленных задач. В настоящее время финансовый контроль — это проверка правильности ведения финансовой документации, соблюдения финансово-хозяйственного законодательства Российской Федерации, а также выявление нарушений финансовой дисциплины¹.

Для проведения контрольных мероприятий используются определенные методы финансового контроля. Под методами финансового контроля понимается совокупность обоснованных и адаптированных конкретно-определенных приемов, средств или способов, применяемых при осуществлении контрольных функций.

Ревизия — это проверка первичных документов, учетных регистров, бухгалтерской и статистической отчетности, а также фактического наличия денежных средств и товарно-материальных ценностей. Результаты проведения ревизии оформляются актом, который имеет юридическую силу источника доказательств как в следственной, так и в судебной практике.

Проверка — это разновидность контрольных действий субъектов контроля, которая затрагивает отдельные участки в деятельности проверяемого субъекта. С правовой точки зрения финансовая проверка — это процессуальное действие по осуществлению контроля за финансово-хозяйственной деятельностью, которое выражается в проведении сопоставления фактических данных проведенного контроля с данными, которые отражены в документах (например, налоговых, отчетных, балансовых или расходных). В процессе проведения проверки определяется законность и, в случае необходимости, эффективность использования финансовых ресурсов, а также выявляются существующие нарушения финансовой дисциплины. Обычно проверки происходят по отдельным вопросам финансово-хозяйственной деятельности. По результатам проведенных проверок, как правило, намечаются мероприятия по устранению выявленных недостатков. Проверки подразделяются в зависимости от места проведения на камеральные и выездные.

Обследование — это оперативное выявление положения дел по определенным вопросам финансово-хозяйственной деятельности для определения необходимости либо документальной возможности осуществления ревизии либо проверки, которое заключается в осуществлении предварительного изучения документов, изъятых либо имеющихся в организации, где намечается проведение ревизии².

Экспертиза — это метод предварительной оценки принятия финансовых решений для определения их экономической эффективности и, соответственно, юридических последствий. Примером данного метода контроля можно считать проводимую Счетной палатой РФ экспертизу проекта федерального бюджета с дальнейшим

¹ Развитие государственного финансового контроля: актуальность и проблемы // Молодежный научный форум: Общественные и экономические науки: электр. сб. ст. по материалам XI студ. междунар. заочной науч.-практ. конф. М. : МЦНО. 2016. № 11(40) // URL:[https://nauchforum.ru/archive/MNF_social/11\(40\).pdf](https://nauchforum.ru/archive/MNF_social/11(40).pdf).

² Государственный и финансовый контроль в Российской Федерации: проблемы и решения: сборник материалов 3-ей Международной заочной научно-практической конференции (организатор — Федеральное бюджетное учреждение «Государственный научно-исследовательский институт системного анализа Счетной палаты Российской Федерации» (НИИ СП)). М. : Науч. консультант, 2016. С. 75.

составлением заключения, которое должно быть в обязательном порядке рассмотрено Государственной Думой¹.

Итак, финансовый контроль направлен на проверку соблюдения финансового законодательства страны и целесообразности деятельности как органов власти, так и учреждений и организаций.

Неисполнение либо ненадлежащее исполнение всеми участниками процесса осуществления финансового контроля своих прав и обязанностей приводит к применению определенных мер принуждения, главными из которых считаются: предупреждение; наложение штрафов, начисление пени, а также запрещение либо ограничение деятельности; запрещение на осуществление определенных операций (к примеру, замораживание расходов или приостановка операций по банковским счетам); изъятие материальных или денежных средств (к примеру, бюджетных средств); выплата компенсаций; осуществление конфискаций².

Используемые меры принуждения, которые выражены в денежной форме, называются финансовыми санкциями. К финансовым санкциям можно отнести наложение денежных штрафов, пени и неустоек, проведение приостановки операций по банковским счетам, изъятие бюджетных средств, проведение распродажи активов для погашения долгов, восстановление и дальнейшее принудительное взыскание налогов, денежные компенсации убытков, которые были нанесены другим лицам, и т.п.

Главной целью применения финансовых санкций считается сокращение нарушений со стороны субъектов финансовых отношений установленных государством норм права, а также предупреждение аналогичных нарушений. Основанием для мер принуждения считаются: неисполнение закона (или решения) о бюджете; использование бюджетных средств в нецелевом порядке, несвоевременное или неполное перечисление бюджетных средств их получателям; непредставление бухгалтерской (или финансовой) налоговой отчетности; уклонение от уплаты налогов и сборов и пр. Данные нарушения должны быть отражены в итоговом документе (акте о проведении ревизии либо проверки и др.), на основе которого и накладываются меры принуждения³.

Для того чтобы повысить эффективность расходования государственных средств, по нашему мнению, наиболее перспективным направлением при совершенствовании контроля является переход к осуществлению аудита государственных расходов, что является одним из направлений деятельности контрольных органов, предполагающий анализ эффективности и целесообразности расходования государственных средств, а также выявление резервов и обоснование их расходования. В настоящее время не существует единой методики проведения аудита государственных расходов, в том числе не определены критерии и показатели эффективности использования средств из государственной казны. Требуются также конкретизация и законодательное закрепление критериев неэффективного использо-

¹ Качкова О. Е. Научное обоснование и разработка практических подходов к организации и проведению внутреннего финансового контроля в государственных (муниципальных) учреждениях : монография. М. : Русайнс, 2016. С. 118.

² Шепелев Д. Р. Государственный финансовый контроль в России: проблемы и перспективы // Экономическая наука и практика: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Чита, апрель 2017 г.). Чита : Молодой ученый, 2017. С. 54

³ Богославский Е. А. Значение финансового контроля в системе общего государственного контроля // Право. 2015. № 3. С. 47.

вания средств из бюджета, государственной (или муниципальной) собственности, в том числе и ответственности в случаях их неэффективного использования.

Особого внимания заслуживает и проблема повышения качества аудиторских услуг. Разработка дополнительных критериев, которые характеризуют деятельность аудиторских организаций, кроме соблюдения ныне действующих правил и стандартов, является важной и вполне достижимой задачей. В том числе повышению качества проведения аудита может способствовать, к примеру, создание методик проведения оценки ущерба от некачественного аудита, поскольку качество аудита тесным образом связано с уровнем квалификации аудиторов, повышению которого и должны способствовать более эффективные системы их профессиональной подготовки. Аудиторская палата России, являясь профессиональным аудиторским объединением, должна помогать в реализации данного направления¹.

Довольно значительную часть в общем объеме всех совершенных финансовых правонарушений, которые выявляются в ходе проведения финансового контроля, составляет именно нецелевое использование бюджетных средств. Но при этом в законодательстве нет четко определенных оснований, по которым их использование может классифицироваться как нецелевое. Также отсутствуют правовые механизмы, которые должны быть направлены на усиление мер ответственности за нецелевое или неэффективное их расходование. Следует также отметить, что важным вопросом в совершенствовании контроля является исключение дублирования действий со стороны контрольных органов, которое заключается в совершении разными органами своих функций в отношении одних и тех же объектов контроля.

Говоря о проведении внутрихозяйственного финансового контроля, можно отметить, что его состояние в настоящее время пока не свидетельствует о его развитии, а лишь только о его зарождении, что в обязательном порядке требует законодательного обеспечения. Например, следует законодательно закрепить основы функционирования службы внутреннего контроля, а также установить основы их взаимодействия с иными органами финансового контроля. Следует также разработать и реализовать более рациональные формы и методы осуществления внутреннего контроля, способствующие уменьшению правонарушений со стороны должностных лиц, сохранности и целенаправленности при использовании финансовых ресурсов и пр.

Существует и проблема в законодательном закреплении размещения результатов проведенных проверок в средствах массовой информации, хотя она не столь ярко выражена по отношению к государственным или муниципальным учреждениям. Остро данная проблема встает при осуществлении проверок среди коммерческих и некоммерческих организаций².

Одними из наиболее актуальных проблем управления государственными финансами как в теории, так и на практике являются проблемы распоряжения ресурсами, которые формируются за счет перераспределения части активов и источников их формирования через государственный бюджет с целью обеспечения надлежащего выполнения государством возложенных на нее обществом функций.

¹ Шамбилов Д. А. Оценка эффективности деятельности органов муниципального финансового контроля // Научный форум: Экономика и менеджмент: сб. ст. по материалам XII междунар. науч.-практ. конф. № 10 (12). М. : МЦНО, 2017. С. 130.

² Матвеева Е. Е. Система государственного финансового контроля и аудита в Российской Федерации: проблемы и перспективы. Смоленск : Маджента, 2016. С. 98.

Оценка эффективности государственного аудита основывается на теоретических основах концепции эффективности управления и предусматривает пять критериев оценки использования государственных финансов¹:

— экономичность, которая рассматривается как достижение минимизации стоимости ресурсов, направленных на деятельность, учитывая соответствующее качество;

— эффективность, как соотношение между продуктом в виде товаров, услуг и т.д. и ресурсами, использованными для их производства;

— результативность, как полученные результаты деятельности от использования ресурсов;

— качество, как удовлетворение общих или непосредственных потребностей пользователей, таких как доступность, своевременность, точность;

— финансовая деятельность учреждения.

Следует отметить, что в практике оценки эффективности использования государственных финансов не существует единого показателя, который мог мы объединить в себе все критерии, по которым производится оценка. Некоторые из этих критериев взаимодействуют или конфликтуют друг с другом. Например, при повышении качества услуг, зачастую возрастают затраты на их оказание и в данном случае становится трудно определить результативность бюджетной программы.

В реформировании бюджетного процесса в сфере государственного правления в организации государственного финансового контроля превалирует оценка эффективности и результативности государственных расходов, использования всех видов финансовых ресурсов государственным (муниципальным) получателям бюджетных средств, включая самостоятельно зарабатываемых финансовых ресурсов и находящейся в их распоряжении государственной (муниципальной) собственности. В этом аспекте внутренний финансовый контроль в государственном секторе требует совершенствования.

В качестве приоритетных изменений выделяются: модификация работы субъектов контрольной деятельности, внедрение действенных методов государственного финансового контроля (аудита эффективности и результативности), четкое установление целей и методик контрольных мероприятий, стандартизация процесса контроля.

¹ Качкова О. Е. Научное обоснование и разработка практических подходов к организации и проведению внутреннего финансового контроля в государственных (муниципальных) учреждениях: монография. М. : Русайнс, 2016. С. 87.

ПРАВОВОЙ СТАТУС ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Аннотация. В статье рассмотрены особенности определения правового статуса и особенности правового регулирования предпринимательской деятельности гражданина, изучены документы, регламентирующие правовой статус индивидуального предпринимательства.

Ключевые слова: предпринимательский статус, юридическое лицо, физическое лицо, гражданско-правовой статус.

© Vtrmishan K.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

THE LEGAL STATUS OF INDIVIDUAL BUSINESS

Abstract. In the article the peculiarities of legal status and peculiarities of legal regulation of entrepreneurial activity of the citizen, studied the documents that regulate the legal status of individual enterprise.

Keywords: entrepreneurial status, legal person, natural person, civil status.

Актуальность исследования обусловлена тем, что статус индивидуального предпринимателя определяется на законодательном уровне в соответствии с формой хозяйствования. Он наделяет индивидуального предпринимателя (далее — ИП) правами и обязанностями, которых необходимо придерживаться в обязательном порядке. Об этом параметре должен знать каждый бизнесмен. Гражданско-правовой статус индивидуального предпринимателя определяется двояко, так как рассматриваемая форма осуществления хозяйственных операций включает признаки, принадлежащие различным лицам. Речь идет как о физических лицах, так и о субъектах хозяйствования юридического лица.

Существует ряд документов, определяющих положение ИП.

В соответствии с Гражданским кодексом РФ можно выявить перечень субъектов, относящихся к физическим лицам и занимающихся предпринимательской деятельностью. К индивидуальным предпринимателям относятся граждане, которые осуществляют предпринимательскую деятельность, при этом создавать юридическое лицо не требуется. Ознакомившись с Гражданским кодексом РФ, становится ясно, что в законодательном порядке ИП не включаются в состав юридических лиц. Однако причислять их к физическим лицам неправильно.

Наиболее верный вариант в определении правового статуса индивидуального

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Е. А. Кобзева.

предпринимателя — это отнесение его к отдельно выделенной группе физических лиц, которые не причисляются к юридическим лицам. Но в связи с ведением хозяйственной деятельности в коммерческих целях они наделяются специфическими полномочиями, которые распространяются на сферу предпринимательства. Вне указанной сферы индивидуальные предприниматели относятся к обычным гражданам государства со статусом физического лица.

Юридический статус индивидуального предпринимателя, с правовой точки зрения, определяется особенностями происхождения. ИП признается участником процессов хозяйствования, так как осуществляет деятельность предпринимательского характера. Формирование субъекта хозяйствования как такового не осуществляется. Этой двойственностью определяются права, которые сопровождают получение статуса ИП, особенно выделяют право получать коммерческую выгоду. ИП могут заниматься только ограниченным перечнем видов деятельности. Определен он соответствующими органами государственной власти и исключает, например, возможность проводить торговлю спиртными напитками или реализовывать услуги, связанные с охранной деятельностью. Поэтому каждому субъекту хозяйствования необходимо перед процедурой регистрации ИП внимательно ознакомиться с перечнем запрещенных видов манипуляций, которые предполагают потребность открытия общества с ограниченной ответственностью. Связаны ограничения с налоговой политикой, проводимой государственным правительством, поэтому выполняется тщательная проверка реальной деятельности субъекта [3].

Получение статуса индивидуального предпринимателя не означает, что принадлежащее субъекту имущество будет разделено на категории (принимающие участие в предпринимательстве и нет). В данном положении могут быть выявлены как плюсы, так и минусы. Например, имеется возможность использовать ранее приобретенный предмет имущества с целью получения прибыли в рамках осуществления коммерческой деятельности.

В таком случае собственность ИП будет передана в качестве выплаты задолженности, при этом не ведется учет имущества, которое было или не было задействовано в процессе деятельности [4].

Среди обязательств ИП выделяют необходимость осуществлять своевременную оплату налоговых платежей, размер которых рассчитывается согласно формы. Следует учитывать, что к обязательным выплатам относятся суммы, направляемые в Пенсионный фонд РФ. Во многих регионах России индивидуальные предприниматели имеют особое положение, которое подкрепляется поддержкой представителей органов местного самоуправления. Проявляется это в виде предусмотренных в законодательном порядке льгот.

Подобные мероприятия выполняются государством для развития малого бизнеса.

После того как оформлены документы, подтверждающие статус ИП, у предпринимателя появляются особые права и обязанности. Наиболее важное право заключается в том, что у ИП появляется возможность осуществлять деятельность с целью получения прибыли.

Индивидуальный предприниматель, обладающий гражданско-правовым статусом, освобождается от обязанности осуществлять налоговые выплаты (они начисляются на суммы доходов, получаемых физическими лицами). Чтобы провести регистрацию юридического статуса, собирают ряд необходимых документов, их ко-

личество минимально. Расходы, связанные с проведением соответствующей регистрации, несколько меньше, чем для оформления других форм права [2].

Для ИП предусмотрены штрафы за нарушение положений, определенных на законодательном уровне. Однако их размер существенно меньше, нежели размер штрафов, которые приходится уплачивать юридическим лицам. При создании ИП каждому хозяйствующему субъекту необходимо оформить счет, с помощью которого будут проводиться операции в безналичном порядке [1].

Юридические лица имеют возможность на свое усмотрение распоряжаться прибылью. В отличие от ИП, лица, зарегистрированные в статусе общества с ограниченной ответственностью, должны ожидать момента распределения прибыли, чтобы воспользоваться результатами деятельности.

Плюс статуса индивидуального предпринимателя в том, что он вправе применять принадлежащее ему имущество в упрощенном режиме. Физическое лицо, выступающее в роли предпринимателя, и его семья имеют право пользоваться всем имуществом без ограничений, даже если оно задействовано в процессе реализации коммерческих действий. Данное положение действует, пока не произойдет утрата статуса индивидуального предпринимателя.

ИП обладают возможностью выполнять совмещенную деятельность, связанную с предпринимательством, прочими видами некоммерческой деятельности. Наиболее значительным минусом в деятельности предпринимателя является несение ответственности по имеющимся кредитным обязательствам всем имуществом, которое зарегистрировано как его частная собственность. Риск потери всего достаточно высок. У индивидуальных предпринимателей существует установленный перечень обязательств, которые должны выполняться в строгом порядке. ИП необходимо постоянно рассчитываться с налоговой службой и проводить сдачу соответствующей отчетности в определенном законом порядке [2].

Появление статуса «самозанятого предпринимателя» привлечет в бизнес тех граждан, которые сейчас не регистрируются официально из-за высокой налоговой нагрузки и запутанных административных процедур.

Однако самозанятые предприниматели и их деятельность требуют надлежащей правовой квалификации, только на основе которой можно будет принимать решение о финансовой нагрузке на них.

Необходимо разработать точные определения данного субъекта и его деятельности, выявить особенности осуществления деятельности и специфику правового регулирования, которые могут быть закреплены в общем законе о предпринимательской деятельности.

Интересным представляется исследование предпринимателей, осуществляющих свою деятельность формально (юридически) в качестве индивидуального предпринимателя (зарегистрированы в надлежащем порядке, ведут отчетность, платят налоги и т.д.), однако по факту работающих на организацию, оформив отношения гражданско-правовым договором (оказания услуг, подряда), получая систематически оплату по договору, которая является единственным источником прибыли.

С точки зрения законности данные отношения оформлены юридически грамотно, никаких нарушений нет, все признаки предпринимателя соблюдаются, однако на практике эти отношения являются трудовыми: работа так называемого предпринимателя выполняется им на таких же условиях, как и в трудовом праве, однако

на свой страх и риск. Это выгодно контрагенту, который фактически является работодателем, поскольку, оформляя отношения в виде договора с индивидуальным предпринимателем, он избавляет себя от гарантий и компенсаций, предусмотренных трудовым правом, а также от уплаты налогов и пенсионных сборов. Однако в соответствии с Конституцией РФ разрешена любая экономическая деятельность на территории страны, не запрещенная законом, а гражданское законодательство позволяет заключать всевозможные договоры между участниками правоотношений, в том числе в сфере предпринимательской деятельности. Несмотря на то, что данная деятельность юридически оформлена правильно, соблюдены все формальные требования к документации, отчетности, вопрос о законности ее осуществления сильной стороной договора (контрагентом) ставится под сомнение, ведь данное индивидуальное предпринимательство носит фиктивный характер. Что касается деятельности так называемого индивидуального предпринимателя, осуществляющего фактически трудовую функцию, на наш взгляд, ее квалификация в качестве предпринимательской является по крайней мере неоправданной. В связи с изложенным полагаем, что специальное законодательство об отдельных субъектах предпринимательской деятельности, в частности нормы об индивидуальных предпринимателях, требует реформирования в части определения специфичных признаков в процессе правовой квалификации правового статуса их внутривидовых групп в соответствии с потребностями сформировавшегося предпринимательского сообщества.

Таким образом, статус ИП неоднозначен, поэтому для определения точного перечня прав и обязанностей необходимо руководствоваться соответствующими нормативно-правовыми актами.

Литература

1. Белых, В. С. Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России : монография. М. : Проспект, 2008.
2. Брагинский, М. И. Договорное право: Общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. М. : Статут, 1997.
3. Брагинский, М. И. Договорное право. Договоры о выполнении работ и оказании услуг. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. М. : Статут, 2002. Кн. 3.
4. Бут, Н. Д. Государственный контроль и защита предпринимательства / Н. Д. Бут, А. Н. Ларьков, А. В. Паламарчук. М., 2009.

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Аннотация. В статье раскрываются основные вопросы, касающиеся обеспечения безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом, в том числе вопросы государственного контроля и совершенствования нормативно-правовой базы, преодоления технических и технологических барьеров, страхования рисков, предотвращения возникновения аварийных ситуаций. Кроме того, в статье затронуты внутренние и международные требования к перевозке и хранению опасных грузов, международные и национальные стандарты и регламенты обеспечения безопасности и качества транспортировки, а также государственная политика в области безопасности при перевозке и хранении опасных грузов.

Ключевые слова: опасные грузы, транспортировка опасных грузов, безопасность подвижного состава, технический регламент, цистерна-бункер, танк-контейнер.

© Dashkova A.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

**LEGAL PROBLEMS OF ENSURING THE SAFETY
OF THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY RAIL**

Abstract. The article reveals the main issues concerning the security of transport of dangerous cargos by rail, including the issues of state control and improving the regulatory framework and overcome technical and technological barriers, risk insurance, prevention of emergency situations. In addition, the article touches upon domestic and international requirements for the transportation and storage of dangerous cargos, international and national standards and regulations safety and quality of transportation services and state policies on safe transportation and storage of dangerous cargos.

Keywords: dangerous cargos, transport of dangerous cargos, security of rolling stock, technical regulations, tank bunker, tank container.

Вопросы перевозки опасных грузов в текущих условиях крайне актуальны. Проблемы в этой сфере связаны с тремя составляющими: нормативной базой, подвижным составом, процедурой определения ответственности за возникающие события.

Рекомендации ООН являются основой нормативных документов в области перевозки опасных грузов, также разрабатываются нормативы совместно с предста-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Т. С. Эфендиев.**

вителями железнодорожных администраций западных стран, синхронизируя российскую нормативную базу с действующими в зарубежных странах правилами. Однако разрабатываемые документы в этой сфере требуют регулярного обновления. Существующие на сегодняшний день правила перевозок, схемы оповещения, технические средства защиты, устарели, поскольку они были определены и установлены в 90-х годах.

РФ, ратифицировав соглашения ДОПОГ, не присоединилась к Европейскому соглашению о международных перевозках опасных грузов железнодорожным транспортом (COTIF). Поэтому правила МПОГ на территории нашей страны не действуют. Вместе с тем Россия — участник Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) в рамках деятельности Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), в которое входят 27 государств. Перевозки опасных грузов по железным дорогам соответственно регламентируются Приложением 2 к СМГС. Формально оно построено на основе типовых правил рекомендаций ООН. В международные соглашения постоянно вносятся дополнения. И чтобы избежать разночтений с ними, в РФ вынуждены вносить поправки в федеральное законодательство. Этот процесс активизировался после вступления России в ВТО.

Поправки, внесенные в последнее время в Приложение 2 к СМГС, фактически расширили список грузов, перевозка которых по российским железным дорогам должна сопровождаться дополнительными мерами безопасности. Ужесточены требования по упаковке таких номенклатур.

В результате ответственность за транспортировку опасных грузов в целом возрастает.

Первым вопросом, который требует пристального внимания, является вопрос регламентирования на законодательном уровне обязательных требований, первым из которых является требование понятности подхода к опасным грузам.

Законодательно термин «опасный груз» закреплен в ст. 2 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации и определяется как груз, который в силу присущих ему свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде.

Опасными грузами считаются те перевозимые вещества и материалы, которые из-за своих свойств могут нанести вред или ущерб здоровью или даже жизни человека. Нанести вред окружающей среде, а также могут привести к повреждению материальных ценностей или даже их уничтожению. Осуществляется перевозка опасных грузов в основном железнодорожным транспортом, в частности, грузы перевозятся в специализированных вагонах или даже поездах. В таких составах персонал снабжен всем необходимым оборудованием для устранения возможных последствий, связанных с перевозкой данного типа груза. Помимо этого для перевозки грузов, классифицируемые, как «опасные», используется специализированная упаковка или тара, которая призвана предотвратить возможные негативные последствия при нарушении целостности опасного груза. Опасные грузы в соответствии с международными требованиями, установленными Типовыми правилами ООН (Рекомендации по перевозке опасных грузов) классификации веществ и изделий, по

характеру опасных свойств подразделяются на следующие классы:

Класс 1. Взрывчатые вещества и изделия

Класс 2. Газы

Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости

Класс 4.1. Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества

Класс 4.2. Самовозгорающиеся вещества

Класс 4.3. Вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

Класс 5.1. Окисляющие вещества

Класс 5.2. Органические пероксиды

Класс 6.1. Ядовитые (токсичные) вещества

Класс 6.2. Инфекционные вещества

Класс 7. Радиоактивные материалы

Класс 8. Едкие (коррозионные) вещества

Класс 9. Прочие опасные вещества и изделия.

Второе — это права и обязанности участников перевозочного процесса, и в этой сфере законодательство требует серьезной проработки. Если подвижной состав находится в руках бизнеса, соответственно, он и несет ответственность за его техническое состояние, и должен принимать меры для сокращения риска возникновения происшествий.

Как отмечает М. А. Соловьева¹, в российском законодательстве на уровне комплексного акта, а именно Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации нет единой нормы, позволяющей выявить права и обязанности грузоотправителя и перевозчика при перевозке опасных грузов. В абзаце 3 ст. 18 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации указано, что при перевозке опасных грузов грузоотправитель обязан наносить на тару, вагоны, контейнеры знаки, коды опасности, предусмотренные правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Порядок нанесения указанных знаков, кодов устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и публикуется в сборнике правил перевозок железнодорожным транспортом. В абз. 6 ст. 44 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации на грузополучателя в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, возлагается обязанность после выгрузки опасных грузов за свой счет провести промывку и дезинфекцию вагонов, контейнеров. Детальное техническое регулирование содержится в ГОСТ 19433-88, правилах Госгортехнадзора России и постановлениях Правительства РФ.

Кроме того, важным направлением работы в сфере перевозки опасных грузов является создание подвижного состава с принципиально улучшенными технико-экономическими характеристиками. Сегодня практически нет достаточно серьезных, больших инновационных подходов, которые бы дали возможность принципиально пересмотреть технологию организации перевозок на «гарантированных плечах», и тем самым минимизировать работу вагонного комплекса ОАО «РЖД». Вагоны, которые хотят попасть в разряд инновационных, должны формировать свое техническое обслуживание от места погрузки до места выгрузки, но сегодня

¹ Соловьева М. А. Особенности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом в России и Германии // Транспортное право. 2013. № 3. С. 33—36.

ни один вагон в эти требования вписаться не может.

По мнению А. И. Землина¹, главное условие обеспечения безопасности на транспорте — это ее дальнейшее концептуальное и методологическое осмысление на основе доктринальных подходов и, помимо этого, разработка и научное обоснование предложений по совершенствованию нормативно-правового регулирования транспортной безопасности в целом, а также ее видов.

Необходимо обозначить три основных направления работы по совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере перевозки опасных грузов. Первое связано с регламентированием перевозок в цистернах-бункерах, второе — в танк-контейнерах, третье — в крытых вагонах. В требованиях к перевозкам в этих типах подвижного состава существует разноречивость, который является элементом опасности, и для минимизации рисков, требуется провести работу по приведению существующих требований к единообразию.

Что касается необходимости приведения российского законодательства к европейским стандартам, следует грамотно оценить, насколько востребованы эти меры. В условиях сокращения грузопотоков, следующих в Европу, в том числе в силу перехода грузов на водный транспорт, уменьшается количество вагонов, к которым нужно применять европейские требования. В то же время объем грузов в направлении восточных стран растет, однако нормативно-правовой базы, позволяющей направлять грузы в этом направлении, нет. Эти вопросы требуют внимательного рассмотрения и оценки.

Что касается повышения ответственности за возникающие аварии в связи с перевозкой опасных грузов, необходимо отметить, что предприятия химической отрасли, эксплуатирующие подвижной состав, по действующим законам, обязаны получать лицензию для работы по проведению сливно-наливных операций, а также дополнительно получать лицензию на погрузку-выгрузку опасных грузов. Никто не говорит, что погрузка-выгрузка не должна контролироваться, но на деле выходит, что предприятия вынуждены получать две лицензии на один и тот же вид работ. Переход на процедуру страхования в данном случае может повысить ответственность предприятий.

Анализ отечественного и зарубежного транспортного законодательства, реального состояния дел с перевозками грузов в нашей стране, изучение материалов судебной практики свидетельствуют о том, что на сегодняшний день опора исключительно на добровольное страхование гражданской ответственности перевозчика в некоторых случаях исчерпала свои возможности. Обязательное страхование проводится для защиты общественно значимых интересов и представляет собой одну из форм правовой охраны имущественных интересов граждан и юридических лиц, а также других публичных интересов. В условиях большой массовости и разнообразия перевозимых железнодорожным транспортом грузов, их различной стоимости и значительности возникающих при наступлении неблагоприятного события убытков, на повестке дня остро встает вопрос о введении обязательного страхования рисков гражданской ответственности именно для перевозчиков опасных грузов. Во многих других случаях ответственность за безопасность и сохранность перевозимых грузов достаточно основательно урегулирована действующим законодательством и было бы нецелесообразным усиливать финансовую нагрузку на

¹ Землин А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в России // Транспортное право и безопасность. 2017. № 1(13). С. 7—14.

страхователя — перевозчика.

Кроме того, технический регламент о безопасности железнодорожного подвижного состава предъявляет требования к новой выпускаемой и модернизируемой продукции, и в первую очередь он говорит о необходимости обеспечить требования безопасности ходовой части, но практически не содержит требований к состоянию или оборудованию самой цистерны. Этот пробел следует устранить.

«Больным» местом для ОАО «РЖД» является тот факт, что уже длительное время не решается вопрос об утверждении положения об осуществлении функций компетентного органа РФ по перевозкам опасных грузов. Последнее предложение о необходимости создания этого органа холдинг направил в 2014 г. в Минтранс России, однако решения до сих пор принято не было. Скорейшее утверждение положения позволит максимально оперативно решать вопросы, связанные с приведением в соответствие нормативной базы, связанной с перевозкой опасных грузов».

Также огромную важность имеют вопросы повышения качества профессиональной подготовки работников, деятельность которых связана с организацией и осуществлением перевозок опасных грузов. Кроме того, особое внимание следует уделить вопросу создания института подготовки специальных консультантов, обеспечивающих безопасность транспортировки опасных грузов.

Проводники, сопровождающие опасные грузы, кроме обязанностей, предусмотренных Правилами, должны знать служебную инструкцию по сопровождению данного груза, разработанную и утвержденную грузоотправителем, опасные свойства груза, меры оказания первой помощи, меры безопасности в аварийных ситуациях и следить в пути следования за соблюдением условий и мер безопасности, установленных для этого груза (п. 1.5.2 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам (утверждены СЖТ СНГ, протокол от 5 апреля 1996 г. № 15)).

Решить существующие в сфере транспортировки опасных грузов проблемы возможно лишь при деятельном участии всех заинтересованных лиц, в тесном взаимодействии профессиональных сообществ и объединений, органов федеральной власти, надзорных ведомств.

Литература

1. Ахрем, Т. П. Источники правового регулирования перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом // Государство и право. 2012. № 2. С. 72—76.
2. Соловьева, М. А. Особенности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом в России и Германии // Транспортное право. 2013. № 3. С. 33—36.
3. Землин, А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в России // Транспортное право и безопасность. 2017. № 1(13). С. 7—14.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ

Аннотация. Данная статья посвящена вопросам состояния безопасности движения на железнодорожных переездах с учетом законодательных изменений в части обязательности оборудования железнодорожных переездов средствами фото— и видеофиксации.

Ключевые слова: безопасность движения железнодорожного транспорта, железнодорожный переезд, средства фото— и видеофиксации, системы ситуационного контроля, переездная сигнализация.

© Dashkova A.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

LEGAL REGULATION TRAFFIC SAFETY AT LEVEL CROSSINGS

Abstract. This article is devoted to the state of traffic safety on railway crossings, taking into account of legislative changes in the mandatory part of equipment of railway crossings by means of photo — and video situational control.

Keywords: traffic safety of railway transport, the railway crossing, photo— and videocontrol, system of situational control, level crossing signalling.

Одной из существующих многолетних проблем является безопасность движения на железнодорожных переездах.

В настоящее время на сети железных дорог насчитывается 10 882 железнодорожных переезда, из них 2331 обслуживаются дежурным работником.

Железнодорожные переезды являются объектами повышенной опасности, требующими от участников дорожного движения и работников железных дорог строгого выполнения Правил дорожного движения Российской Федерации, Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Правил пользования автомобильными дорогами Российской Федерации и Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов и иных нормативных правовых актов.

Федеральным законом от 3 июля 2016 г. № 257-ФЗ в ч. 2 ст. 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», внесены изменения, в частности, предусмотрено, что владельцы железнодорожных путей обязаны оборудовать железно-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Т. С. Эфендиев.**

дорожные переезды работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, устройствами, предназначенными для обеспечения безопасности движения железнодорожного транспорта, транспортных средств и других участников дорожного движения, содержать участки автомобильных дорог, расположенные в границах железнодорожных переездов (до шлагбаума или при отсутствии шлагбаума на расстоянии десяти метров от ближайшего рельса по пути следования), в соответствии с требованиями, установленными законодательством Российской Федерации о железнодорожном транспорте¹.

Также владельцы железнодорожных путей обязаны оборудовать железнодорожные переезды устройствами, предназначенными для обеспечения безопасности движения железнодорожного транспорта, транспортных средств других участников дорожного движения и содержать участки автомобильных дорог, расположенные в границах железнодорожных переездов (до шлагбаума или при отсутствии шлагбаума на расстоянии 10 метров от ближайшего рельса по пути следования), в соответствии с требованиями, установленными законодательством Российской Федерации о железнодорожном транспорте.

В остальной части осуществление дорожной деятельности и обеспечение безопасности дорожного движения на расстоянии более десяти метров от ближайшего рельса по пути следования возлагается в отношении автомобильных дорог местного значения на администрацию поселения (в границах населенных пунктов поселения) и администрацию муниципального района (вне границ населенных пунктов в границах муниципального района).

Железнодорожные переезды со шлагбаумом оборудуются дорожным знаком 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» в соответствии с требованиями Государственного стандарта ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», который согласно Условиям эксплуатации железнодорожных переездов (утверждены приказом Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237), устанавливается на подходах к переездам со стороны автомобильных дорог.

Низкая дорожно-транспортная дисциплина водителей, которые грубо нарушают Правила дорожного движения при проезде через железнодорожные переезды, является основной проблемой, связанной с обеспечением безопасности на железнодорожных переездах. Данная проблема также усугубляется ежегодным приростом автотранспортных средств, количество которых за последние 5 лет увеличилось на 21%, при этом количество переездов за указанный период снизилось на 4%

В среднем на сети железных дорог ОАО «РЖД» в год происходит более 200 дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах и за период с 2003 по 2014 год суммарное их количество составило 3022 случая².

По сравнению с 2013 г. количество аварий снизилось на 33 случая. Всего в 2015 г. произошло 240 ДТП — в результате пострадало 197 человек, из которых 49 погибло. Техническая оснащённость переездов в цифрах: 8234 (76%) переезда оборудованы автоматической переездной сигнализацией; на 222 — стоят системы ви-

¹ Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М. : Юридический институт МИИТа, 2017.

² Безопасность движения на железнодорожных переездах // Евразия Вести VII. 2015.

деонаблюдения, а видеокамеры есть на 55; 74 переезда на высокоскоростном направлении оборудованы противотаранными устройствами и 1827 (79%) пункта с дежурными работниками оборудованы заграждениями¹.

Количество переездов, исчерпавших свою пропускную способность, ежегодно увеличивается. Проблема обеспечения безопасности движения на пересечениях автомобильных дорог и железнодорожных путей может быть полностью решена при строительстве автодорожных путепроводов. Однако их строительство ведется низкими темпами и явно отстает от потребностей.

Ситуация с безопасностью движения на железнодорожных переездах в последнее время остается крайне острой по причине возросшего количества машин, низкой дисциплинированности водителей, недостаточного использования современных систем автоматической переездной сигнализации, устройств заграждения переездов, а также полного отсутствия дополнительных средств безопасности движения на переездах, не обслуживаемых дежурными работниками.

Существенно повысить безопасность движения поездов можно применив систему ситуационного контроля (ССК), представляющую собой «черный ящик» переезда. Это позволит непрерывно вести наблюдение за ситуацией через интернет и регистрировать работу систем безопасности, а также фиксировать факты нарушений ПДД.

Применение ССК позволяет осуществить видеоконтроль за участниками дорожного движения, действиями обслуживающего персонала и дежурных по переезду, и за функционированием технических средств переезда. Удаленный доступ в режиме он-лайн позволяет не только контролировать ситуацию в режиме реального времени, но и обеспечивает санкционированный доступ к архиву в целом, с возможностью просмотра по событиям, например, нарушения правил дорожного движения. Система реализована таким образом, что может применяться на всех видах переездов².

Проблема обеспечения безопасности в местах пересечений автомобильных и железных дорог остро стоит уже не первый год, и работа по ее решению приносит результаты. Однако для более качественного эффекта нужно следовать в ногу со временем, оснащать переезды современными техническими системами безопасности и действовать при этом с учетом интересов всех участников процесса.

Несмотря на совместные усилия ОАО «РЖД» во взаимодействии с ГИБДД и администрациями субъектов Российской Федерации в части проведения разъяснительно-профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах как в автотранспортных предприятиях, так и непосредственно с водителями транспортных средств на железнодорожных переездах, должного результата не достигнуто и транспортная дисциплина водителей не улучшается. Основным видом нарушений Правил дорожного движения РФ при проезде через железнодорожные переезды является выезд на запрещающий сигнал переездной сигнализации.

Так, 18 июня 2015 г. в 17 часов 30 минут на регулируемом, необслуживаемом дежурным работником железнодорожном переезде 264 км перегона Прохоровка —

¹ Безопасность на железнодорожных переездах: законодательное регулирование, новые технологические решения для предупреждения аварий // Гудок. 2016. 13 апреля.

² Землин А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России. Транспортное право и безопасность. 2017. № 1(13). С. 7—14.

Ржава Юго-Восточной дирекции инфраструктуры при исправно действующей автоматической переездной сигнализации допущено столкновение пригородного электропоезда сообщением «Белгород — Курск» с грузовой автомашиной марки «ВОЛЬВО» с полуприцепом, водитель которой выехал на переезд при запрещающих показаниях переездной сигнализации, в непосредственной близости от приближающегося поезда. В результате ДТП произошел сход первых 3 вагонов, один из которых опрокинулся на бок, остальные в ходе схода всеми колесными парами, пострадали 7 человек (2 — члены локомотивной бригады, 5 — пассажиры электропоезда). Водитель же объяснил свое нарушение просто — ему надо было в точно определенное время доставить груз, поэтому он спешил и при выезде на железнодорожный переезд не обратил внимания ни на запрещающие показания переездных светофоров, ни на приближающийся электропоезд¹.

Вопросам обеспечения безопасности движения в ОАО «РЖД» уделяется самое серьезное внимание.

Работниками, обслуживающими железнодорожные переезды, по итогам работы за 2014 г. выявлено и зафиксировано более 39 тыс. нарушений со стороны водителей автотранспортных средств при проезде через железнодорожные переезды. Но при этом необходимо учесть, что количество переездов, обслуживаемых дежурным работником, составляет всего лишь 21% от общего их числа и из-за пробелов в действующем законодательстве и отсутствии постоянной возможности дежурства сотрудников ГИБДД на железнодорожных переездах, лишь 18,5% нарушителей привлечено к административной ответственности.

Наиболее эффективной мерой повышения дисциплины водителей и обеспечения неотвратимости наказания за допускаемые ими правонарушения является автоматическая фиксация нарушений Правил проезда железнодорожных переездов с последующей передачей сведений в центры автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД для привлечения к административной ответственности владельцев транспортных средств.

По инициативе ОАО «РЖД» внесены изменения в Кодекс Российской Федерации по административным правонарушениям в части ужесточения ответственности за нарушение Правил дорожного движения при проезде железнодорожных переездов с 1 сентября 2013 г. (ужесточена ответственность водителей транспортных средств по ст. 12.10 КоАП в ч. 1 до 1000 руб. административного штрафа (500 руб. до внесения изменений)). Данная работа продолжается и в настоящее время.

Ежегодно ОАО «РЖД» проводит массовые мероприятия направленные на повышение безопасности движения на железнодорожных переездах и укрепление дорожной дисциплины. Так в текущем году была поддержана инициатива Международного железнодорожного сообщества, Комиссии Европейского Союза и Европейской экономической комиссии ООН и 3 июня 2015 года организован и проведен Международный день безопасности на железнодорожных переездах, который также был проведен еще более чем в 40 странах мира. ОАО «РЖД» активно участвует в данном мероприятии начиная с 2009 года. Данное мероприятие так же было поддержано и ГУ ОБДД МВД России. На переездах сети дорог в этот день было организовано проведение профилактических рейдов совместно с представителями органов ГИБДД. И как результат на всей сети железных дорог в этот день не допущено ни одного ДТП.

¹ Безопасность движения на железнодорожных переездах // Евразия Вести VII. 2015.

Для повышения уровня безопасности движения поездов и автотранспортных средств при проследовании через железнодорожные переезды Центральной дирекцией инфраструктуры производится работа по оборудованию железнодорожных переездов противотаранными устройствами¹. Характерной особенностью данного устройства является то, что оно перекрывает всю проезжую часть и может выдержать удар движущегося автотранспортного средства весом до 10 тонн при скорости 40 км/ч.

В Подмоскowie на пересечениях автомобильных и железных дорог устанавливают видеооборудование на концессионной основе.

Пока на сети дорог насчитывается лишь 55 лицензированных и замкнутых на систему ЦАФАП ГИБДД устройств фото- и видеофиксации нарушений на переездах. Хотя в целом их значительно больше. Все активнее подключаются к этой работе субъекты Федерации. Сейчас идет активный процесс установки таких устройств в Самарской области, Кабардино-Балкарии и Краснодарском крае. Московская область в этом плане подает пример: там уже заключили концессионное соглашение об установке новой партии средств видеофиксации. И в ближайшее время установят более тысячи таких устройств на автодорогах, в том числе 103 — на подходах к железнодорожным переездам. Таким образом, не вкладывая сразу больших средств, руководство области благодаря концессии получит необходимые приборы. А потом будет постепенно возвращать концессионерам вложенные средства, в том числе за счет взыскания штрафов с нарушителей. В Московской области на переездах работают 14 видеосистем, и каждая из них фиксирует в год более тысячи серьезных нарушений. Так что даже при нынешних штрафах в тысячу рублей за год с каждого переезда набегают один миллион. В результате система окупается самое большее за два с половиной года².

Но самое главное, что на тех переездах, где в автоматическом режиме фиксируются нарушения правил, наблюдается заметное снижение их количества. Как раз это и важно: чтобы водители чувствовали неотвратимую ответственность за нарушение Правил дорожного движения. Только тогда будут и результаты.

Предлагается убрать из законодательных актов выражение «оборудование железнодорожных переездов средствами фото- и видеофиксации». Правильнее будет: «оборудование автомобильных дорог на подходах к железнодорожным переездам техническими средствами фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения». Ведь для того, чтобы зафиксировать нарушения правил пересечения железнодорожного переезда, которые чаще всего заключаются в игнорировании запрещающего сигнала светофора, должен быть заснят движущийся автомобиль вместе с номерными знаками, а также светофор с красным сигналом — и все это должно быть запечатлено на одном снимке. С самого переезда такой снимок сделать невозможно из-за ограничения ракурса — на нем видны лишь крыши автомобилей. А если камера установлена на высоте 5—8 м над землей, то вести съемку нужно с расстояния не менее чем 8—10 м. Таким образом, устройства видеофиксации должны размещаться далеко за пределами зоны ответственности железнодорожников. Однако именно в обязанность ОАО «РЖД» вменена обязанность оснащения переездов средствами безопасности, в том числе и устройствами фото— и ви-

¹ Условия эксплуатации железнодорожных переездов (утверждены приказом Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237).

² Под прицелом камеры // Гудок. 2016. № 97.

деофиксации нарушений.

Железнодорожный переезд — это точка пересечения общественных интересов и заниматься этой проблемой должна не только компания «РЖД», но и местные власти, государственные ведомства. В одиночку ей эту проблему не решить, сегодня настало время для принятия совместных решений.

ПОНЯТИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

Аннотация. Статья посвящена исследованию преступлений в области таможенного дела. В рамках действующего законодательства отражена особая актуальность данной темы. Приведены диспозиции уголовно-правовых норм, которые устанавливают ответственность за такие преступления, как: уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица, контрабанда, невозвращение на территорию Российской Федерации культурных ценностей и т.д.

Ключевые слова: преступление, таможенное дело, контрабанда, таможенное регулирование.

© Zajc A.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

THE CONCEPT OF CRIME, CRIMES IN THE SPHERE OF CUSTOMS BUSINESS

Abstract. The article is devoted to the investigation of crimes in the field of customs. Within the framework of the current legislation, the special relevance of this topic is reflected. The dispositions of the criminal law provisions are established, which establish liability for such crimes as: evasion from payment of customs duties levied from an organization or an individual, smuggling, non-return to the territory of the Russian Federation of cultural values, etc.

Keywords: crime, customs, smuggling, customs regulation.

Преступления, как в обычной жизни, так и в таможенном деле — это явление часто встречающееся, поэтому рассмотрение данной проблемы более чем актуально в настоящее время. Относительно недавно такое понятие как «преступление в таможенном деле» в уголовном праве даже не рассматривалось. Чтобы перейти к вопросу о контрабанде или исторической части данной темы, следует четко понимать, что такое «преступление». В различных источниках для этого понятия есть множество определений, остановимся лишь на том, которое содержится в ст. 14 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ): «Преступлением признается виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное настоящим Кодексом под угрозой наказания. Не является преступлением действие (бездействие), хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного настоящим Кодексом, но в силу малозначительности не представля-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Н. А. Потапов.**

ющее общественной опасности».

В силу того, что в Федеральном законе от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» четкого определения найдено не было, поэтому попробуем дать самостоятельно наиболее точное определение преступлению в сфере таможенного дела.

Преступление в сфере таможенного дела — это общественно опасное, уголовно наказуемое действие (бездействие), связанное с незаконным экспортом товаров, невозвращением на территорию Российской Федерации культурных ценностей, незаконным оборотом товаров, уклонением от уплаты таможенных пошлин и налогов, контрабандой и другими незаконными деяниями, совершаемыми в области таможенного дела.

Каждое из преступлений в сфере таможенного дела имеет свои отличительные особенности, виды и даже свою историю. Рассмотрим некоторые из преступлений несколько подробнее.

Незаконным экспортом является экспорт, осуществляемый с нарушением установленного в государстве экспортного контроля за вывозом и Российской Федерации товаров, которые могут быть применены с целью создания оружия массового уничтожения или иных опасных для жизни, здоровья и безопасности человека оружия. Незаконный экспорт из Российской Федерации или передача иностранной организации или ее представителю сырья, материалов, оборудования, технологий, научно-технической информации или иные деяния, предусмотренные ст. 189 УК РФ наказываются штрафом, лишением той или иной занимаемой должности, принудительными работами, а также лишением свободы сроком до трех лет.

Наличие у Российской Федерации уголовно-правовой охраны проведения экспорта определенного вида товаров, перечень которых представлен в указах Президента (например, Указ Президента РФ от 17 декабря 2011 г. № 1661 «Об утверждении Списка товаров и технологий двойного назначения, которые могут быть использованы при создании вооружений и военной техники и в отношении которых осуществляется экспортный контроль»), лишь подтверждает особую необходимость проведения экспортного контроля. Это подтверждает стремление Российской Федерации ограничивать распространение и возможности создания оружия массового уничтожения, обеспечивать обороноспособность государства и международную безопасность.

Невозвращение на территорию Российской Федерации культурных ценностей, если возвращение считается обязательным в соответствии в законодательством РФ, будет наказываться принудительными работами, либо лишением свободы сроком до восьми лет с прилагаемым штрафом в соответствии со статьей 190 УК РФ. Особое значение имеет предмет данного преступления, которым могут являться культурные, исторические, художественные или же археологические ценности Российской Федерации, либо других зарубежных стран.

Временный вывоз из страны культурных ценностей обычно осуществляется различными музеями, библиотеками, выставочными кампаниями и иными лицами с целью реставрации, научного исследования, презентации, организации выставочной, театральной и иной деятельности. Порядок временного вывоза культурных ценностей с их обязательным возвратом установлен, например, в Законе РФ от 15 апреля 1993 г. № 4804-1 «О вывозе и ввозе культурных ценностей», а также иными нормативно-правовыми актами, соблюдение которых строго обязательно.

Контрабандой является незаконное перемещение товаров через таможенную границу с нарушением условий таможенного законодательства. Объектом данной противозаконной деятельности являются общественные отношения или интересы, которые связаны с защитой внешнеэкономической деятельности государства.

Незаконный оборот товаров, контрабанда является одним из наиболее частых преступлений в сфере таможенного дела. УК РФ предусматривает наказание не только за контрабанду запрещенных товаров, таких как наркотические, ядовитые и психотропные вещества, но и за такие группы товаров как алкогольная продукция, драгоценные металлы и камни, валюта, оружие, объекты интеллектуальной собственности и множество других товаров.

Принято считать, что такое явление как контрабанда возникло с момента появления таможенных и государственных границ. И не зря контрабанду считают одним из тяжелейших преступлений экономической сферы, так как наносится колоссальный вред экономике государства и его интересам. Вряд ли хотя бы одной стране на данном этапе истории удалось избежать такого явления со стороны предпринимателей. Одной из распространенных причин контрабанды являются завышенные таможенные пошлины, таможенные платежи. Чаще всего именно это толкает предпринимателей на преступление, чтобы не потерять ту или иную сумму из своего бюджета, погоня за прибылью не останавливает их даже перед правонарушениями. В большинстве случаев компаниям, которые занимаются внешнеэкономической деятельностью, интересно прибегать к так называемым «серым» или «черным» схемам таможенного оформления, ведь уход с международной арены грозит тем, что предпринимателя на рынке элементарно вытеснят конкуренты. К сожалению, многие компании в большинстве случаев заинтересованы лишь в собственной прибыли, закрывая глаза на экономическое благополучие государства.

Контрабандисты с течением времени и ростом технологического оснащения умудряются придумывать новые и все более изощренные способы перевозки, к примеру, запрещенных товаров, как наркотики. К сожалению, даже, несмотря на, огромное количество рентген аппаратов, собачьего патруля и общего технического оснащения в таможне, не всегда удается предотвратить перемещение опасных веществ и товаров из государства в государство.

В то же время, нельзя обойти стороной такой вопрос как коррумпированность как многих таможенных, так и в целом государственных органов. Скорее всего, существует не так уж и много предпринимателей, которые бы не сталкивались с таким вопросом как вымогательство взяток со стороны тех или иных государственных органов, либо выплата взяток по собственному желанию, чтобы товар «не стоял лишнее время на таможне», либо чтобы закрывали глаза на те или иные нарушения. Пока существует такая проблема как коррупция, вопрос контрабанды вряд ли исчезнет в виде исторического факта.

В настоящее время контрабанда и незаконный оборот товаров является уголовно наказуемым как в Российской Федерации, так и в остальных зарубежных странах в силу того, что причиняется вред не только экономическим интересам государства, как уже было ранее замечено, но и жизни, здоровью и безопасности людей и окружающей среды. Уголовная ответственность за совершение контрабанды предусмотрена ст. 226.1 УК РФ.

Уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица также уголовно наказуемо в соответствии со ст. 194 УК РФ в виде

штрафа, обязательными или принудительными работами, а также возможно лишение свободы в сроке, предусмотренном настоящим кодексом. Уклонение от уплаты таможенных платежей будет признано крупным, если сумма неуплаченных таможенных платежей за товары будет превышать два миллиона рублей, а особо крупным размером будет являться уклонение, если соответствующая сумма превышает шесть миллионов рублей. Данное преступление в сфере таможенного дела крайне близко стоит к ранее рассмотренному виду преступления как контрабанда. Чаше всегда одно преступление вытекает логически из другого, поэтому борьба государственных органов против правонарушителей крайне тяжела, но и также важна для безопасности и защиты государственных интересов. Общественная опасность данного преступления заключается в том, что с неуплаты таможенных налогов, таможенных сборов перестают поступать деньги в государственный бюджет, что негативно сказывается на экономике страны. В последствие это может отразиться на любой сфере жизни граждан данной страны.

В настоящее время в силу появления санкций и роста ограничений количество преступников не становится значительно меньше, лишь наоборот. Регулярно в новостях мы можем увидеть информацию об очередной контрабанде запрещенных товаров. Несомненно, проводятся защитные меры по обеспечению соблюдения законодательства Российской Федерации, стран — членов Евразийского экономического союза, но, тем не менее, путь борьбы с преступлениями в данной области долгий и трудный, ведь техническое оснащение таможенных органов растет, но и преступные организации не дремлют. Технический прогресс хоть и дает больше возможностей для развития государства и общества, но всегда существовали и будут существовать лица, которые стремятся получить прибыль, достичь своих целей, даже, несмотря на, те или иные запреты и ограничения, устанавливаемые государствами ради международной безопасности.

© Зарубин Р.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Roma-z92@mail.ru

© Лосев А.²

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
losev_anton@inbox.ru

ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Принятый Федеральный закон «О транспортной безопасности» предусматривает систему обеспечения транспортной безопасности на основе единого подхода к оценке угроз, определенных на государственном уровне. Транспортная безопасность — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Ключевые слова: транспортная безопасность, транспортный комплекс, правовые и организационные основы, незаконное вмешательство, инфраструктура.

© Zarubin R.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

© Losev A.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

THE LEGAL AND ORGANIZATIONAL BASIS OF THE SYSTEM OF TRANSPORT SECURITY IN THE RUSSIAN FEDERATION)

Abstract. The adopted Federal law «On transport security» provides for a system of transport security on the basis of a common approach to assessing threats, defined at the state level. Transport safety — the state of protection of transport infra-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, профессор кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
А. Н. Шевчук.

² Научный руководитель — кандидат юридических наук, профессор кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
А. Н. Шевчук.

structure objects and vehicles against acts of unlawful interference.

Keyword: transport safety, transport complex, legal and organizational bases, illegal interference, infrastructure.

В нашем современном мире особо остро ставится вопрос о безопасности и охране объектов транспортной инфраструктуры.

Противостояние возрастающей угрозе террористических актов на транспорте является неотъемлемой составной частью национальной безопасности страны.

Противодействие терроризму рассматривается как процесс предупреждения возникающих террористических угроз, ввиду того, что борьба с преступностью террористической направленности ведется, как правило, в ходе реагирования на уже совершенные преступления. Эффективная борьба с терроризмом возможна только совместными усилиями всех членов мирового сообщества, что обуславливается особенностями терроризма, который носит в настоящее время транснациональный характер.

Современный терроризм представляет системное явление общества и является реализацией идеологии экстремизма. Терроризм на транспорте особенно опасен, так как приводит к огромному количеству жертв.

Актуальной проблемой международного и государственного регулирования в сфере транспортной безопасности является разработка правовых и организационных основ системы обеспечения транспортной безопасности ввиду недавних терактов на транспортных объектах, включая трагедии в Нью-Йорке, Вашингтоне, Мадриде, Токио, Москве, Бостоне и других городах мира.

Необходимо принять скоординированные и последовательные меры на национальном, региональном и международном уровнях для своевременного прогнозирования и выявления внешних и внутренних угроз транспортной безопасности, произвести оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры.

Транспортный комплекс включает в себя транспортную инфраструктуру в полном объеме: все виды транспортных средств, дорог и путей, мосты и тоннели, контактные линии, все виды станций и вокзалов, стоянки автотранспортных средств, судов, все виды морских и речных портов и портовых средств, гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты системы связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также все иные объекты обеспечивающие функционирование транспортного комплекса: строения, устройства и оборудования.

Состояние транспортного комплекса и уровень его защищенности — прямо и косвенно — оказывают влияние и на другие составляющие национальной безопасности: научно-техническую, информационную, экологическую, и другие. В современных условиях транспортные коммуникации объединяют и связывают страны; транспортная деятельность создает миллионы рабочих мест и формирует спрос на продукцию десятков отраслей; развитие транспортного комплекса и достижение транспортной безопасности уровня международных требований создает предпосылки для получения Россией выгод и преимуществ в сфере экспорта транспортных услуг и усиливает ее политическое влияние в мире; транспортная система является важнейшим фактором национальной безопасности. В развитии транспортной сферы и обеспечении надежной безопасности в равной степени заинтересованы личность, общество и государство. Система правового регулирования транс-

портного права состоит из конституционных положений, ряда специализированных транспортных уставов и кодексов, принятых в форме федеральных законов и детально регламентирующих транспортные отношения, а также подзаконных нормативных правовых актов и характеризуется значительным наличием императивных норм, широким применением норм международного права, а также принципом иерархии системы.

Вызывают опасение современные тенденции к транспортно-экономической дезинтеграции и социальной дифференциации общества, которые приводят к изоляции населенных пунктов и регионов друг от друга и от государства в целом, способствуют усилению напряженности во взаимоотношениях регионов и центра, несут угрозу конституционному строю и территориальной целостности Российской Федерации.

Вот почему так важно устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, что и является целью обеспечения транспортной безопасности.

Транспортная безопасность — это единая государственная политика в области обеспечения транспортной безопасности, система мер экономического, политического, организационного и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства в транспортной сфере.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предусматривает создание системы обеспечения транспортной безопасности на основе единого подхода к оценке угроз, определенного на государственном уровне.

Реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, находящихся в ведении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, в полном объеме планируется осуществить после проведения соответствующей оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, их категорирования, разработки и утверждения планов обеспечения транспортной безопасности, что позволит обеспечить проведение эффективных мероприятий с учетом специфики местных условий и определить необходимые затраты с учетом средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, а также средств внебюджетных источников.

Изучая опыт зарубежных стран, необходимо отметить, что особое внимание к вопросу укрепления транспортной безопасности уделяется не только государством. В разрешении данной проблемы участвуют и общественные организации. Так, например, в США под эгидой соответствующих общественных фондов сотни частных компаний и фирм систематически выделяют в рамках своих годовых бюджетов огромные средства на исследования проблем транспортной безопасности.

Именно поэтому необходимо привлекать к решению поставленной задачи и к ее финансовому обеспечению общественные организации, а также коммерческие структуры из числа заметных участников рынка транспортных услуг, страховые компании и другие коммерческие предприятия — потребителей транспортных услуг, в том числе, зарубежные, имеющие тесные экспортно-импортные отношения с Российской Федерацией.

Поиск и аккумуляция внебюджетных средств на нужды транспортной безопасности — одно из необходимых условий решения искомой проблемы, для чего в том числе требуется создать новую единую нормативно-правовую базу эффективного обеспечения безопасности на объектах транспортного комплекса с учетом происшедших изменений в форме собственности, а также подходов в области управления.

Важным шагом на пути к решению проблемы обеспечения транспортной безопасности стало распоряжение Правительства РФ от 30 июля 2010 г. №1285-р, в котором была утверждена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте.

Данная Программа определила принципы создания комплексной системы, порядок реализации программы, а также, ее ресурсное обеспечение. Финансирование Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов, а также средств субъектов транспортной инфраструктуры. Предусмотрена возможность софинансирования мероприятий субъектов Российской Федерации и субъектов транспортной инфраструктуры за счет средств федерального бюджета в форме субсидий. В приложении к Программе установлены ответственные исполнители, определены критерии оценки результативности и эффективности использования ресурсов, выделяемых на ее реализацию.

К сожалению, в настоящее время вовлеченность общественных объединений в вопросы выработки концептуальных, правовых, научных основ транспортной безопасности крайне мала.

Однако стоит отметить, что и общественные институты не проявляют серьезной озабоченности по поводу состояния транспортной безопасности. Интерес к этой проблеме проявляется преимущественно в связи с очередным террористическим актом или иным чрезвычайным происшествием на транспорте. При этом, как правило, данная активность проявляется в предъявлении государству исков на предмет возмещения понесенного материального и морального ущерба непосредственно пострадавшими лицами.

Помимо всего прочего стоит помнить, что помимо обеспечения национальной безопасности страны транспортная безопасность также оказывает влияние на ее экономическое положение.

Необходимым условием успешной интеграции российской экономики в мировую является качественное развитие транспортного комплекса, способное обеспечить существенное повышение его конкурентоспособности, оптимальные транспортные условия для внешней торговли, прежде всего по базовым статьям национального экспорта, привести к снижению издержек в экономике и тем самым повышению конкурентоспособности самой экономики, к формированию конкурентоспособных международных транспортных коридоров, обязательной характеристикой которых является международный уровень транспортной безопасности.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНВЕСТОРА НА РЫНКЕ ЦЕННЫХ БУМАГ

Аннотация. В статье рассматриваются особенности правовое регулирование деятельности инвестора на рынке ценных бумаг. Система законодательства, которая регламентирует правовое положение инвестора на рынке ценных бумаг, обширна по масштабу и разнообразию, чем во многом определено особое положение инвестора как субъекта гражданского права

Ключевые слова: инвестор, рынок ценных бумаг, защита прав, законные интересы, брокер.

© Ishutina T.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

LEGAL REGULATION OF THE ACTIVITIES OF THE INVESTOR ON THE SECURITIES MARKET

Abstract. The article examines the peculiarities of the legal regulation of the investor's activity on the securities market. The system of legislation that regulates the legal status of investors in the securities market is broad in scope and variety, which is largely determined.

Keywords: investor, securities market, protection of rights, legitimate interests, broker.

Правовая регламентация рынка ценных бумаг в Российской Федерации осуществляется значительным массивом нормативных правовых актов различной юридической силы и отраслевой принадлежности применительно ко всем аспектам функционирования рынка.

Объектом пристального внимания и заботы со стороны государства выступает правовое регулирование деятельности инвесторов на рынке ценных бумаг, преимущественно в аспекте создания надежных правовых механизмов их защиты. Следует отметить, что в современных условиях данная проблема приобретает ключевое значение в развитии отечественного рынка ценных бумаг².

Практически самую важную нишу в законодательстве о защите прав и законных интересов инвесторов на рынке ценных бумаг занимают нормы гражданского законодательства. В числе наиболее значимых следует отметить, в частности, общие

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Н. А. Потапов.**

² Хабаров С. А. Правовое регулирование рынка ценных бумаг : учеб. пособие. М. : Изд-во РАГС, 2014.

положения ГК РФ о ценных бумагах, хозяйственных обществах, недействительности сделок, исполнении обязательств и ряде иных. Далее, гражданско-правовыми нормами регламентируется ответственность и иные меры защиты прав участников фондового рынка, включая инвесторов.

Значительная роль в правовой регламентации деятельности инвесторов и их правовой защите отводится нормам административного права, определяющим компетентные для этого органы государственной власти, а также возможные способы и формы защиты прав инвесторов. При этом приоритет отдан юрисдикционной форме, заключающейся в защите гражданских прав в судебном или ином процессуальном порядке.

Также в рамках исследуемого вопроса следует отметить ряд положений уголовного права. На современном этапе Уголовным кодексом Российской Федерации установлена уголовная ответственность за ряд противоправных деяний на рынке ценных бумаг, в числе которых ответственность за злостное уклонение от предоставления инвестору информации, определенной законодательством РФ о ценных бумагах, что является важной гарантией защиты его законных прав¹.

В целом можно заключить, что система законодательства, которая регламентирует правовое положение инвестора на рынке ценных бумаг, обширна по масштабу и разнообразию, чем во многом определено особое положение инвестора как субъекта гражданского права.

Концепция развития рынка ценных бумаг содержит положение, где констатируется неоспоримая важность для государства деятельности по созданию условий, при которых граждане России, а также иные потенциальные инвесторы будут в полной мере доверять рынку ценных бумаг. При этом признаются приоритетными наличие множества дифференцированных механизмов инвестирования сбережений граждан, а также обеспечение личной финансовой безопасности².

Необходимо отметить, что базовый законодательный акт, который имеет своим предметом рынок ценных бумаг — Федеральный закон от 22 апреля 1996 г. № 39-ФЗ «О рынке ценных бумаг» не содержит легальное определение понятия «инвестор». Это представляется несправедливым, поскольку определения иных субъектов рынка ценных бумаг в него включены. Разве что понятие «квалифицированный инвестор», введенное в 2007 г., раскрывается через ряд характеризующих его признаков, однако в целом проблематика терминологической неопределенности одной из ключевых фигур рынка ценных бумаг в данном законе выступает важнейшим фактором «шаткости» правового фундамента, на котором базируется деятельность инвестора³.

После логического анализа положений ст. 1 ФЗ от 5 марта 1999 г. №46-ФЗ «О защите прав и законных интересов инвесторов на рынке ценных бумаг» представляется возможным понимать под инвестором — физических и юридических лиц, объектом инвестирования которых являются эмиссионные ценные бумаги. Вполне допустимо признать его «усеченным» и не отвечающим целям обеспечения макси-

¹ Защита прав инвесторов в сфере рынка ценных бумаг / под ред. М. К. Треушникова. М. : Городец, 2012. С. 274.

² Хоменко Е. Г. Правовое регулирование рынка ценных бумаг : учеб.-практ. пособие. М. : Юристъ, 2014. С. 48.

³ Пахутко О. П. Проблемы правового регулирования профессиональной деятельности на рынке ценных бумаг // Молодой ученый. 2013. № 7. С. 89.

мальной защиты функционирования инвесторов на рынке ценных бумаг.

Так, исходя из вышеизложенного, из перечня инвесторов необоснованно исключены государство и муниципальные образования. Также, объект инвестирования сводится к сугубо эмиссионным ценным бумагам, что вступает в некое противоречие с положениями ст. 14 Федерального закона «О рынке ценных бумаг», в котором закреплены возможности допуска к торгам на фондовой бирже также иных разновидностей ценных бумаг помимо эмиссионных¹.

Вследствие изложенного выше, вряд ли оправданным будет рассматривать определение, вытекающее из Федерального закона «О защите прав и законных интересов инвесторов на рынке ценных бумаг», в качестве универсального. Между тем именно за счет инвесторов рынок ценных бумаг обеспечивается финансовыми ресурсами, вследствие чего их роль переоценить крайне трудно.

Безусловно, инвестиционная деятельность так или иначе сопряжена с риском, однако на законодательном уровне всегда должна быть обеспечена надлежащая защита прав и законных интересов даже применительно к «неразумным» инвесторам.

Важным исходным тезисом, который проводится красной нитью через все законодательство в области инвестиционной деятельности, выступает равенство прав инвесторов, однако для ряда категорий, например, иностранных инвесторов, могут предусматриваться некоторые преимущества, что не следует считать дискриминацией.

Принадлежащие инвестору права, составляющие основу его правового положения и находящие выражение в законодательных актах в данной сфере, условно можно дифференцировать на две большие группы.

Первую составляют основные права, которые выступают наиболее существенными для инвестора как владельца соответствующей ценной бумаги. В их числе особо следует отметить права имущественного характера как определяющие всю его деятельность: право на получение дохода, право на ликвидационную квоту. Также важны такие неимущественные права как право на управление, право на информацию, а также возможность осуществления практических действий в целях получения прибыли либо достижения иного полезного эффекта.

Вторую группу прав составляют специальные права, проявляющиеся, при взаимодействии инвестора с профессиональными участниками и иными субъектами рынка ценных бумаг.

Безусловно, права инвесторов, равно как любые иные права, имеют определенные границы, и законодатель их определяет. Так, заинтересованность любого инвестора, вкладывающего свободные денежные средства в ценные бумаги, заключена, прежде всего, в получении дохода, или, применительно к акции, в получении дивиденда. Вместе с этим, законодателем установлены некоторые ограничения на выплату дивидендов в виде запрета на принятие решения о выплате дивидендов до полной оплаты всего уставного капитала общества, при наличии признаков банкротства, а также в иных случаях.

Важно понимать, что правовой статус инвестора возможно раскрыть в большей степени, именно, в его договорных взаимосвязях с профессионалом-посредником на рынке ценных бумаг, где инвестором оговаривается ряд юридических действий,

¹ Комментарий к Федеральному закону от 22 апреля 1996 г. №39-ФЗ «О рынке ценных бумаг» (постатейный) / Ю. Н. Распутный [и др.]. М. : Деловой двор, 2009. С. 31.

которые должны быть совершены в его интересах.

Договорные обязанности посредника, корреспондирующие правам инвестора, и качество их выполнения в совокупности с мерами ответственности в целом формируют правовое положение инвестора на фондовом рынке с учетом положений нормативных правовых актов в данной области.

Вследствие множества субъектов, с которыми, так или иначе, взаимодействует инвестор, и плюрализма возможных взаимосвязей, в рамках настоящей статьи представляется невозможным охватить их все, однако в целях иллюстрации законодательной регламентации правового статуса инвестора в данном ключе приведем ряд примеров.

Центральная позиция среди субъектов, с которыми инвестор вступает в правоотношения на фондовом рынке, отведена брокеру, содействующему ему, прежде всего, в совершении сделок купли-продажи ценных бумаг. Законодательно закреплены направления, в которых осуществляется защита прав инвестора во взаимоотношениях с брокером. Прежде всего, брокер должен выполнять поручения клиента своевременно и добросовестно, а осуществляемые по поручению клиента сделки подлежат приоритетному исполнению при возникновении «конфликта интересов» в случае совмещения им деятельности брокера и дилера. Средства инвестора перечисляются на отдельный брокерский счет, обособляются и не могут быть предметом взыскания по обязательствам брокера¹.

Правовой статус инвестора, в том числе и определенные механизмы защиты его прав, раскрываются также в его договорных отношениях с управляющим в силу отсутствия у инвестора профессиональных навыков работы на фондовом рынке. Для обеспечения защиты его прав деятельность управляющего достаточно подробно регламентирована.

В частности, управление ценными бумагами должно осуществляться управляющим в интересах учредителя управления либо указанного им выгодоприобретателя в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также условиями договора доверительного управления. Немаловажными являются положения о проявлении должной заботы об интересах учредителя управления и необходимости использования отдельного банковского счета для хранения находящихся в доверительном управлении денежных средств. Управляющий также обязан предоставлять учредителю управления отчет о своей деятельности в предусмотренные договором сроки, а также несет ряд иных обязанностей в целях максимального обеспечения прав инвестора.

При исследовании правовых механизмов защиты прав инвесторов на рынке ценных бумаг важно отметить значительную роль предусмотренной законодательством системы информационного обеспечения. В литературе справедливо отмечается, что инвестор наделяется правом на получение достоверной информации об эмитенте и его ценных бумагах еще до момента их приобретения. Целевым предназначением данной системы выступает обеспечение максимальной информационной прозрачности фондового рынка в Российской Федерации². В целях максимальной защиты данного права инвестора законодательно предусмотрены такие меры ответственности как присуждение к исполнению обязательства в натуре, а также

¹ Инвестиционное право: учебник / В. В. Гущин, А. А. Овчинников. М., 2012. С. 284.

² Холкина М. Г. Защита прав инвесторов на рынке ценных бумаг : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владивосток, 2009. С. 7.

возмещение убытков, которые стали следствием уклонения от предоставления информации.

В завершение следует отметить, что именно от результативности функционирования существующих правовых механизмов защиты прав инвесторов на рынке ценных бумаг во многом зависит качественное повышение конкурентоспособности российского финансового рынка.

В целом представляется допустимым констатировать, что на современном этапе формируется комплексная и масштабная система законодательной регламентации правового положения инвестора и механизмов защиты его прав на рынке ценных бумаг, которая вызвана к жизни необходимостью обеспечения их интересов в правоотношениях с разнообразными субъектами и в различных областях инвестиционной деятельности.

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ТЕРРИТОРИИ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Аннотация. Пространство ЕЭП в сфере железнодорожного транспорта это одна из форм межрегионального сотрудничества, к которой могут быть привлечены другие регионы в рамках евразийского пространства или иных территорий, которые направляют свою совместную деятельность на создание единой транспортной системы и создание единых стандартов транспортных услуг.

Ключевые слова: единое экономическое пространство, железнодорожный транспорт, право, договор, международное сотрудничество.

© Kikeeva Y.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

FEATURES OF LEGAL REGULATION OF RAILWAY TRANSPORT ON THE TERRITORY OF THE EURASIAN ECONOMIC SPACE

Abstract. EES in the sphere of railway transport is one of forms of interregional cooperation to which other regions within the Euroasian space or other territories, which direct the joint activity to creation of the uniform transport system and creation of uniform standards of transport services can be attracted.

Keywords: Eurasian Economic Space, railway transport, law, contract, international cooperation.

Законодательство России о железнодорожном транспорте основывается на Конституции РФ, Гражданском кодексе РФ и состоит из Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации и других федеральных законов и подзаконных нормативных актов. В частности, деятельность в области железнодорожного транспорта регулируется актами Президента России, Правительства РФ, а также актами федеральных органов исполнительной власти, на которые законодательством возложены соответствующие функции.

Правовое регулирование в области железнодорожного транспорта находится в ведении Российской Федерации. Правила международного договора применяются в том случае, если международным договором РФ в области железнодорожного транспорта установлены другие правила, нежели те, которые предусмотрены зако-

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Т. М. Химич.

нодательством России о железнодорожном транспорте.

Формирование государственной транспортной политики в области международного сотрудничества Российской Федерации с зарубежными странами считается приоритетным направлением международного сотрудничества, осуществляемого Минтранс России, при согласовании этой деятельности с МИД России.

Современная правовая политика России в сфере железнодорожного транспорта ориентируется на то, чтобы законодательная база отображала возникновение транспортных предприятий разных организационно-правовых форм собственности. Регламентирующие деятельность железнодорожного транспорта, законодательные и нормативные акты, разрабатываются с учетом сближения их правовой базы с требованиями международного права и международных организаций, участником которых является Россия.¹

Важнейшим элементом экономики и транспортных систем Республики Беларусь (РБ), Республики Казахстан (РК) и Российской Федерации, формирующих Единое экономическое пространство является железнодорожный транспорт. Он представляет важную роль в обеспечении внешнеторговых и туристических связей, стабильного экономического роста и мобильности населения.

На межгосударственном уровне после распада СССР одной из главных задач, входящих в это пространство государств стало сохранение единства принципов правового регулирования на пространстве колеи 1520. Для ее решения Соглашением глав правительств государств — членов Содружества Независимых Государств 14 февраля 1992 г. был учрежден Совет по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ в целях координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне.

Для проведения работ по стандартизации железнодорожной продукции, регламентации требований по обеспечению безопасности движения, эксплуатации транспортных и иных технических средств, связанных с перевозочным процессом на железнодорожном транспорте, сохранности грузов и подвижного состава, охраны труда и экологической безопасности Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации (МГС) СНГ были приняты правила по межгосударственной стандартизации — ПМГ 38-2001, ПМГ 39-2001 и ПМГ 40-2001.

На данный момент эти документы проходят процедуру обновления, вместо указанных документов разработаны новые редакции межгосударственных стандартов ПМГ 38-2012, ПМГ 39-2012, ПМГ 40-2012.

В целом можно констатировать, что имеющаяся правовая база деятельности ряд документов, регулирующих сферу железнодорожного транспорта ЕЭП не соответствует степени интеграции железнодорожных администраций стран Таможенного союза в рамках деятельности Совета по железнодорожному транспорту, которая превосходит общий уровень интеграции в рамках СНГ. Требуется обновление правовой базы в целях решения актуальных задач, стоящих в сфере технического регулирования.

На сегодня одна из главных мер при формировании единого транспортного пространства в рамках ЕЭП — это непосредственно осуществление транзитного потенциала железнодорожного транспорта и интеграция в мировую транспортно-логистическую систему. Для этого необходимо согласовать план совместных уси-

¹ Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М. : Юридический институт МИИТа, 2017.

лий по развитию конкурентоспособных железнодорожных коридоров и расположенных в них крупных логистических центров, которые проходят по территории ЕЭП.

В странах ЕЭП закреплён целый ряд стратегических документов, которые основаны на направлении развития железнодорожного транспорта. Эти документы приняты на национальном уровне. В России — это Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года и другие; в рамках ЕЭП действует Договор о Евразийском экономическом союзе, подписанный 29 мая 2014 г., и приложения к нему, проект Белой книги «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий», Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников СНГ до 2020 года, одобренная в 2011 г.¹

Основные механизмы реализации скоординированной транспортной политики:

- совершенствование нормативно-правовой базы и методов межгосударственного регулирования развития транспортной системы ТС и ЕЭП, обеспечивающих достижение целей и решение задач скоординированной транспортной политики;
- совокупность мер по финансовому обеспечению проектов, осуществляемых в рамках скоординированной транспортной политики;
- создание эффективной наднациональной административной системы по управлению скоординированной транспортной политикой.

Для развития международного сотрудничества в рамках ЕЭП в сфере ж/д транспорта необходимы:

- реализация Модели рынка услуг железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП, механизмов обеспечения национального режима в области использования вагонного парка и локомотивной тяги, в области перевозок грузов и пассажиров;
- развитие интегрированной системы железнодорожной сети, отвечающей единым стандартам в области инфраструктуры и технологий перевозок в рамках Общего пространства 1520, согласованное развитие системы скоростных и высокоскоростных железнодорожных сообщений в области пассажирских перевозок, а также направлений для движения ускоренных контейнерных поездов, создание современных мультимодальных грузовых транспортных узлов (хабов и «сухих портов»);
- синхронизация стратегий, программ и планов развития транспорта, а также программ социально-экономического развития государств-членов ТС и ЕЭП до 2020 г.;
- формирование и проведение согласованной тарифной политики в области международных перевозок, совершенствование системы государственного регулирования железнодорожных тарифов на регулируемые виды продукции и услуг, и другие направления.

К настоящему моменту удалось определить приоритеты интеграции, нормативно-правовой контур сотрудничества, создать ряд наднациональных институтов регулирования, включая Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК), Евразийский банк развития (ЕАБР), Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР), до 2015 года именовался «Антикризисный фонд ЕврАзЭС»), запустить реальные механизмы

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

взаимодействия¹.

В условиях глобализации международной экономики и торговли рациональное использование транзитного потенциала железнодорожной сети государств ЕЭП даст возможность получать существенные экономические эффекты от привлечения грузопотоков и будет содействовать формированию новой долгосрочной географии евроазиатских транспортно-экономических связей.

Дальнейшее развитие правовой базы, регулирующей отношения в сфере железнодорожного транспорта в межрегиональном аспекте, определяется процессами глобализации, транснационализации, международной и региональной интеграции, а также состоянием развития двусторонних экономических связей России с различными странами на пространстве ЕЭП.

¹ Мансуров Т. Евразийская интеграция: опыт, проблемы и тенденции развития // Экономические стратегии. 2012. № 1. С. 6—11.

ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ

Аннотация. Строительство и развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта долгое время не давало покоя многим умам различных государств, в том числе и России. В данной статье мы изучим перспективы развития высокоскоростного железнодорожного транспорта, а также его влияние на различные сферы Российского государства.

Ключевые слова: высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ), развитие, проект, выгода, положительное влияние.

© Kolesnikova A.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

POLITICAL AND LEGAL BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED RAIL TRANSPORT IN RUSSIA

Abstract. For a long time in Russia the construction and development of high-speed rail transport did not bother minds of various states. We will study prospects for the development of high-speed rail transport, as well as its impact on various areas of the Russia in this article.

Keywords: high-speed railway (VSM), evolution, project, benefit, positive influence.

Различные политические процессы и изменения, происходящие, как внутри какого — либо государства, так и на мировом уровне, оказывают большое влияние на транспортную сферу, которая быстро реагирует на территориальные и социокультурные перемены. Трансформация и обновление политических границ, стремительно развивающийся процесс мирового разделения труда, увеличение степени мобильности населения, а также рост количества транспорта — все эти факторы отражаются на пассажиро- и грузопотоках, которые значительно изменяют структуру транспортных сетей².

Железнодорожный транспорт в России также подвергался изменениям. Так, ранее контролируемая государством через Министерство путей сообщения железнодорожная отрасль перешла к частично рыночному функционированию в формате

¹ Научный руководитель — доктор политических наук, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета (МИИТ) **Ю. А. Харламова.**

² Харламова Ю. А. Скоростной железнодорожный транспорт — новые инновационные возможности для современной России // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2011. № 3. Т. 4. С. 39.

государственной компании ОАО «Российские железные дороги».¹ Соответственно происходила модернизация железнодорожной инфраструктуры, в процессе которой появилась идея создать поезда, способные перевозить пассажиров и грузы на достаточно высоких скоростях, тем самым сокращая время движения в пути.

Впервые, высокоскоростным железнодорожным транспортом серьезно заинтересовалась Япония еще в середине XX века, хотя, и до этого многие другие страны также пытались реализовать проекты высокоскоростных железных дорог. Однако, Япония смогла всех опередить, и уже в 1964 году между двумя городами Токио и Осакой была запущена в эксплуатацию первая в мире высокоскоростная железнодорожная магистраль (далее ВСМ), по которой курсировали поезда со скоростью 210 км/ч. Вскоре, с конца 1970-х гг. и далее ВСМ начали использоваться во Франции, Германии, Италии и других странах Европы².

Что же касается Российского государства, здесь, интерес к высокоскоростному железнодорожному транспорту преобладал также как и в других странах. Так, в 1970-х гг. в СССР был разработан проект ВСМ Центр-Юг или Москва — Кавказ, Крым (дорога должна была идти от Москвы до Харькова и Лозовой с ответвлениями на Ростов-на-Дону и Симферополь), в котором чуть позже было изменено направление на Ленинград—Москва. Однако, из-за политических и экономических изменений в стране, а именно: распада СССР, дефолта и инфляции 1990-х гг., проект так и не был реализован. Также активно велись работы по разработке скоростного поезда «Сокол-250» отечественного производства, который, к сожалению, так и не был запущен в эксплуатацию. После этого, какое — то время не уделялось внимание созданию проектов ВСМ в России.

И только 26 декабря 2008 года ОАО РЖД продемонстрировала в Санкт — Петербурге первый скоростной электропоезд «Сапсан», производителем которого, является немецкая компания «Siemens». 18 декабря 2009 открылось постоянное сообщение на участке Москва — Санкт Петербург с использованием «Сапсана», а еще через год по маршруту Москва — Нижний Новгород. Также, 12 декабря 2010 г. был пущен в ход итальянский поезд «Allegro», курсирующий на участке Санкт-Петербург — Хельсинки.

Но, даже, запуск в эксплуатацию «Сапсана» и «Allegro» не компенсирует отставания Российского государства в использовании высокоскоростного железнодорожного транспорта от других стран. Почему же это происходит? Ведь скоростной транспорт это дорога в будущее, практичность и удобство, к тому же, наша держава достаточно богата и развита, чтобы претворить, наконец, ВСМ в жизнь. Так, директор Центра экономических исследований Университета «Синергия» Андрей Коптелов заявил, что «отставание России в инновационном развитии приводит к потере позиций наших компаний на высокотехнологических рынках, что ведет к уменьшению доли российского ВВП в объеме мирового»³. Из сказанного выше можно сделать вывод, что отставание в развитии инновационных технологий, к каким можно отнести и высокоскоростной железнодорожный транспорт подрывает экономику Российского государства.

¹ Горбунов А. А. Железнодорожный транспорт в развитии регионов современной России внутри- и внешнеполитические аспекты: научная статья. М., 2016. С. 125.

² Эпштайн Р., Шароватов Д. Высокоскоростное сообщение в России. Современная ситуация и перспективы // Инновационный транспорт. 2011. С. 10.

³ URL: <http://obzor.press/russian/35769> (дата обращения 30 марта 2017 г.).

Данная проблема является актуальной в наше время, поскольку ряд иностранных государств уже давно совершенствуют и используют высокоскоростной железнодорожный транспорт в своем обиходе, чего нельзя сказать о Российской Федерации, ведь использование высокоскоростных железных дорог оказывает благоприятное влияние на развитие самых важных сфер любого государства, занимающегося эксплуатацией данного вида транспорта, а также повышает авторитет такого государства на мировой арене.

Попробуем проанализировать выгоду, которую может принести высокоскоростной железнодорожный транспорт Российскому государству.

Во-первых, большая практичность по сравнению с другим видами транспорта, поскольку высокоскоростной поезд не будет стоять в пробке, как автомобиль, и, чтобы совершить поездку на таком транспорте, не нужно тратить несколько часов на регистрацию, как при посадке на самолет и ехать далеко за город в аэропорт, хотя по времени высокоскоростной поезд будет добираться до пункта назначения практически наравне с самолетом.

Во-вторых, конечно же, высокая скорость. Так, большое расстояние между городами сократится в несколько раз, что послужит благоприятным фактором для поездок пассажиров, а также перевозок грузов. Ввиду того, что Российская Федерация государство огромных масштабов, высокоскоростной железнодорожный транспорт будет отличным связующим между удаленными регионами. Следовательно, увеличится мобильность населения, произойдет объединение крупных агломераций, а также укрепление территориальной целостности, что приведет к положительным изменениям в социальной сфере. Еще к одной из особенностей высокоскоростного железнодорожного транспорта можно отнести — сохранение связи пассажира с внешним миром, поскольку мобильная сеть и интернет не будут исчезать во время пути. Высокая скорость, связь, а также удобство и комфорт — все это будет привлекать пассажиров пользоваться именно этим видом транспорта, благодаря чему, окупятся средства, потраченные на реализацию проекта.

В-третьих, открытие ВСМ будет способствовать появлению новых рабочих мест, поскольку для обеспечения ее функционирования понадобятся квалифицированные сотрудники в данной сфере, что послужит толчком снижения уровня безработицы в Российской Федерации¹.

В-четвертых, использование ВСМ приведет к улучшению связей между регионами, а, следовательно, увеличится экономический потенциал Российского государства в плане того, что начнут развиваться различные отрасли промышленности, а также малый и средний бизнес, благодаря чему произойдет экономический подъем регионов нашей страны². В результате сокращения времени доставки грузов в пути следования, возрастет спрос на грузовые перевозки высокоскоростным железнодорожным транспортом, что приведет к сотрудничеству различных компаний и организаций, как между собой, так и с ОАО «РЖД». Использование, высокоскоростного железнодорожного транспорта также окажет благоприятное влияние на развитие туризма в Российской Федерации, поскольку у граждан появится пре-

¹ Сячин А. Е. Влияние на уровень жизни населения и другие социально-экономические эффекты реализации проектов высокоскоростных магистралей в России. М., 2016. С. 176.

² Мишарин А. С. Высокоскоростной железнодорожный транспорт как ключевой фактор развития транспортной системы России: научная статья // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 2 (57). С. 10.

красная возможность путешествовать в отдаленные уголки нашей страны за достаточно короткое время и приемлемую цену.

В-пятых, экологичность, ведь высокоскоростной поезд будет осуществлять свои функции, благодаря использованию электроэнергии, вследствие чего сократится нанесение вреда окружающей среде.

В-шестых, создание ВСМ послужит отличным катализатором для еще большего укрепления обороноспособности и национальной безопасности Российского государства. Появится отличный способ за короткое время транспортировать грузы, имеющие военно-стратегическое значение, что будет благоприятно влиять на улучшение военного потенциала Российской Федерации.

Что же касается геополитического уровня, то использование высокоскоростного железнодорожного транспорта сможет поднять престиж Российской Федерации на мировой арене, как государства, не отстающего от других стран в развитии технологий и инноваций. Улучшение связей с другими странами путем сотрудничества ОАО РЖД с их железнодорожными компаниями, позволит расширить линии Российской ВСМ, соединив их с линиями ВСМ содружественных государств, что будет способствовать увеличению туристического и транзитного потенциала, а также международного партнерства в сфере мирового рынка и мировой экономики.

Таким образом, высокоскоростной железнодорожный транспорт это благоприятное явление для всех важных сфер Российского государства, поэтому необходимо активное развитие и использование данного вида транспорта в обыденной жизни на постоянной основе. Чтобы наверстать упущенное, в Правительстве РФ разработали Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, в которой уделено внимание и высокоскоростным железным дорогам. Так, по вышеназванной Стратегии будут построены высокоскоростные магистрали Санкт-Петербург — Москва, Москва — Казань, Москва — Смоленск — Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2). Большое внимание уделено принятию мер по снижению времени движения поездов Москва — Адлер до 15 часов путем частичного строительства новых и совершенствования существующих железнодорожных линий. Для обеспечения высокоскоростного движения предусмотрено создание системы технического обслуживания скоростной и высокоскоростной инфраструктуры и подвижного состава, а также ввод в эксплуатацию высокоскоростных электропоездов и инфраструктуры для скоростей движения до 250—350 км/ч¹.

На сегодняшнее время большие силы брошены на строительство ВСМ участка Москва-Казань. Что же думают жители РФ по этому поводу? Так, результаты всероссийского опроса продемонстрировали, что более 80% граждан считают, что нужно развивать сеть высокоскоростных магистралей в Российской Федерации. Однако эксперты разделились на два лагеря в рассмотрении данного вопроса. Например, генеральный директор ОАО «Скоростные магистрали» Мишарин А. С. настроен позитивно и считает реализацию проекта ВСМ Москва-Казань выгодной прерогативой железнодорожной отрасли, поскольку на данном участке достаточно объемный пассажиропоток, к тому же, ВСМ свяжет воедино 7 регионов, благодаря чему мобильность населения возрастет в несколько раз, произойдет объединение

¹ Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «О стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».

агломераций.¹

«Прямой окупаемости может и не быть, а вот косвенная будет. Любая серьезная магистраль приводит к эффекту территориального развития. Эту магистраль необходимо строить, она, с точки зрения национальной экономики безусловно окупится» — говорит Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин, тем самым поддерживая проект строительства ВСМ Москва—Казань². Многие ученые считают, что строительство ВСМ необходимо экономике Российской Федерации, поскольку сумеет создать в будущем мультипликативный эффект в ее основных отраслях.

Некоторые же, сомневаются в выгодности проекта ВСМ Москва—Казань, беспокоясь о том, что проект не окупится, а вложенные финансы уйдут в никуда. Так, ранее вице-премьер России Аркадий Дворкович заявил, что крупные инфраструктурные проекты могут оказаться весьма рискованными, поскольку деньги в Фонд национального благосостояния могут не вернуться. Доктор экономических наук Улюкаев А. В. считает, что проект строительства ВСМ Москва—Казань очень рискованный, поскольку исходит из неочевидных, на его взгляд, гипотез о пассажиропотоке. Многие эксперты причислили к рискам трудности, связанные с неразвитостью высокотехнологических отраслей экономики РФ, нехватку опыта эффективного управления проектами подобного масштаба, препятствия, возникающие при изъятии земель под строительство, финансовые риски и недостаток кадров.³ Помимо вышеперечисленных проблем на активное строительство ВСМ в России также влияют наложенные на нее другими странами санкции, которые подрывают российскую экономику, тем самым препятствуя инвестированию инновационных проектов, в том числе и проекта строительства ВСМ. Сюда же можно и отнести финансовую помощь другим странам в решении их внутренних конфликтов, а также большие денежные вклады в борьбу с мировым терроризмом, вследствие чего государственное финансирование достаточно мало, чтобы за короткие сроки поспособствовать завершению строительства ВСМ и запуску в эксплуатацию высокоскоростных поездов.

На наш взгляд, развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта безусловно необходимо Российской Федерации и, конечно, темпы строительства ВСМ пойдут намного быстрее при доверительном сотрудничестве и балансируемом распределении средств финансирования ОАО «РЖД» и государства.

Роль государственного регулирования должна быть значительнее, для повышения эффективности инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечения инвестиционного развития данной отрасли, а также осуществления контроля над соблюдением баланса интересов субъектов естественных монополий в железнодорожной сфере и потребителей их услуг в естественно-монопольных сегментах деятельности железнодорожного транспорта.

Проект ВСМ Москва—Казань должен быть претворен в жизнь, чтобы в дальнейшем построить ВСМ на другие направления, например на Дальний Восток, что позволит более освоить эти земли и использовать их для развития различных отраслей Российской экономики и укрепления сообщения между регионами. Также данное направление будет благоприятно для транспортировки грузов и людей на

¹ URL: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1366562> (дата обращения 21 марта 2017 г.).

² URL: <https://news.mail.ru/economics/28766390/> (дата обращения 21 марта 2017 г.).

³ Там же.

военные базы, находящиеся в дальневосточных регионах, а также на границах с другими странами, например, КНДР и Японией.

Что же касается Японии, то укрепить связь с ней помогло бы соединение Сахалина с Хоккайдо и материковой частью России благодаря постройке специальных тоннелей, по которым могли бы курсировать высокоскоростные поезда. Образующаяся общность звеньев транспортной инфраструктуры — это важные и устойчивые предпосылки для развития дальнейших интеграционно-политических процессов, которые выгодны для прогрессирующей современной России, так и технологически преуспевающей Японии¹.

Было бы также перспективно построить ВСМ, которая проходила бы через большие уральские города, такие как Челябинск и Екатеринбург, поскольку они являются крупнейшими промышленными центрами нашей страны.

Сейчас же, пока, в планах завершить строительство ВСМ Москва—Казань к 2020 г., а далее продлить ее до Пекина, тем более, что китайские партнеры готовы инвестировать строительство данной ВСМ, если трасса протянется до Пекина. Председатель Высшего совета партии «Единая Россия» Борис Грызлов отметил, что такая дорога будет способствовать развитию экономики регионов двух стран, поэтому, и российским и китайским экспертам необходимо воздействовать между собой для более детальной проработки вопросов². Таким образом, остается надеяться, что в дальнейшем ВСМ будет активно использоваться в нашей стране, тем самым выводя ее на мировой уровень и способствуя развитию внутри нее различных отраслей, а также укреплению связей с другими государствами.

¹ Харламова Ю. А. Скоростной железнодорожный транспорт — новые инновационные возможности для современной России // *Контур* глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2011. № 3. Т. 4. С. 42.

² URL: <http://www.kp.ru/online/news/2692728/> (дата обращения 1 апреля 2017 г.).

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В данной статье автором исследованы проблемы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации. Проведен анализ действующего законодательства в сфере транспортной безопасности. Выявлены проблемы и предложены пути решения.

Ключевые слова: транспорт, транспортная безопасность, обеспечение транспортной безопасности, законодательство.

© Medjidov K.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

ENSURING TRANSPORT SECURITY IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. In this article the author investigates the problems of ensuring transport security in the Russian Federation. The analysis of the current legislation in the field of transport safety is carried out. Problems are identified and solutions are suggested.

Keywords: transport, transport security, legislation.

На сегодняшний день, транспорт является наиболее важным элементом инфраструктуры любого государства в современном мире. Одной из важнейших функций транспорта, является обеспечение основных потребностей жизнедеятельности общества, являясь наиболее важным механизмом достижения, социальных, экономических и внешнеполитических целей современных государств мира.

В условиях текущего процесса глобализации стоит отметить важность внешнеполитического аспекта транспортного комплекса, в результате которого накаляется конкуренция в экономической сфере между государствами.

В настоящий момент, одной из главной составляющей национальной безопасности является обеспечение всесторонней безопасности транспортного комплекса Российской Федерации.

Под транспортной безопасностью следует понимать — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства².

Опыт наглядно показывает, что даже незначительные перебои в работе транспортного комплекса могут доставить для государства большие проблемы.

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта **А. В. Власов.**

² Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»

Вследствие чего, транспортный комплекс можно отнести к группе объектов повышенной опасности.

В связи с этим стоит также обратить внимание на то, что за последние пару лет, нарастает интерес к вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Особое внимание этим вопросам уделяют средства массовой информации и государственные органы. Такое повышенное внимание вызвано следующими обстоятельствами:

1) транспортная инфраструктура относится к высоко рисковым и уязвимым объектам и в следствии чего зачастую становятся целью террористических атак. Уязвимыми объекты транспортной инфраструктуры становятся вследствие таких факторов как массовость, насыщенность движения, доступность посещения объектов транспортной инфраструктуры (аэропортов, железнодорожных вокзалов, метрополитена, речных и морских портов). Угроза совершения актов незаконного вмешательства в работе именно данных объектов транспортной инфраструктуры увеличивается в несколько раз;

2) следует обратить внимание на проблему высокой степени износа, аварийности и несовершенства транспортной инфраструктуры. Практика показывает, что в настоящее время можно наблюдать в эксплуатации устаревшую и аварийную технику, которая создает угрозу техногенного характера;

3) несовершенство действующего законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Для более эффективного решения данных проблем по обеспечению транспортной безопасности, следует принять скоординированные и последовательные меры на национальном, региональном и международном уровнях.

Применительно к требованиям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, развитие транспортного комплекса в Российской Федерации должно быть нацелено на обеспечение максимальной безопасности, всестороннего и превентивного считывания международных требований в сфере транспортной безопасности с использованием формализованных критериев и оценок, в том числе принятых или разрабатываемых в международной практике.

Для данных целей была разработана Концепция транспортной безопасности Российской Федерации (далее — Концепция) — система взглядов на обеспечение в Российской Федерации безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортной сфере. В Концепции сформулированы важнейшие направления государственной политики Российской Федерации в этой сфере жизнедеятельности.

Концепция транспортной безопасности Российской Федерации включает в себя: определения национальных интересов в транспортной сфере, выявление факторов, создающих угрозу этим интересам, формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере, определение комплекса мер способных качественно повысить уровень транспортной безопасности Российской Федерации, привести его в соответствие с мировыми стандартами.

Основные цели и задачи обеспечения транспортной безопасности сформулированы в Федеральном законе «О транспортной безопасности».

Анализ законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности свидетельствует о том, что оно в значительной мере не направлено на достижение тех целей, ради которых принималось, а именно надежная защищенность объектов

транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Его нормы противоречат друг другу, а также нормам законодательства, регулирующим охранную деятельность.

Понятие «транспортная безопасность» определено, как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (п. 10 ст. 1 Закона), под которыми понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (п. 1 ст. 1 Закона).

Не надо быть специалистом, чтобы понять: смысл данного понятия реально значительно шире, чем состояние защищенности от актов незаконного вмешательства. Как представляется, транспортная безопасность — это систем мер правового, организационного, информационного, технического, охранного характера.

С момента принятия Закона не утихают споры по поводу определения понятия транспортной безопасности, которое подавляющее большинство специалистов трактуют как однозначную дефиницию понятия «транспортная безопасность» в контексте защищенности исключительно от так называемого «социогенного фактора».

Закон принимает во внимание только один вид угроз — социогенный, а если выражаться конкретнее, то это незаконное вмешательство в деятельность транспортного комплекса. Данная интерпретация понятия транспортная безопасность является не совсем верным.

Н. К. Титова считает, что понятие «транспортная безопасность» полностью укладывается в «прокрустово ложе» социогенного фактора, оставляя за его пределами природный и антропогенный факторы¹.

Принимая во внимание тот факт, что Россия является участником международных транспортных перевозок, необходимо в первую очередь усовершенствовать законодательные основы в сфере обеспечения транспортной безопасности. Это связано в первую очередь с тем, что существующий разрыв может послужить сдерживающим фактором для развития России в экономическом, социальном и культурном аспекте.

Данное обстоятельство требует от России более активного участия в вопросах международного сотрудничества в сфере обеспечения транспортной безопасности. Прежде всего это заключается не только в апробации уже одобренных и принятых международным сообществом мер по противодействию терроризму и повышению безопасности на транспорте, но и более конкретному позиционированию интересов Российской Федерации в международных организациях.

Также необходимо уделить внимание системе взаимодействия органов исполнительной власти несущих ответственность за обеспечение транспортной безопасности. Необходимо более конкретное определение роли, ответственности и задач данных органов. Решение данной проблемы можно добиться путем создания единой системы подготовки квалифицированных специалистов в сфере обеспечения транспортной безопасности.

В процессе сбора и анализа данных, я столкнулся с еще одной причиной столь

¹ Титова Н. К. Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект // Транспортное право. № 3. С. 30—32.

низкого уровня системы обеспечения транспортной безопасности, а именно с износом материально-технической базы транспортного комплекса. Но данная проблема является не столько причиной, сколько следствием более глобальной проблемы, дефицитом финансирования на поддержание и развитие транспортной инфраструктуры. По данным счетной палаты износ основных фондов превысил 50%, а денег на модернизацию в достаточном объеме в бюджете нет. На заседании государственной думы говорилось, что для того, чтобы остановить процесс стремительного ветшания промышленной, транспортной и другой инфраструктуры нужны инвестиции в размере 4 триллиона рублей.

В среднем Россия каждый год тратит на транспортный комплекс порядка 2,2% от ВВП, Эта цифра на порядок меньше в сравнении с другими странами. В качестве примера США и Европа тратит ежегодно в среднем 3%, а Китай ежегодно тратит на поддержание развитие транспортного комплекса целых 6% от ВВП, и это учитывая то, что состояние транспортного комплекса данных стран находится куда более в пригодном состоянии.

По данным Росстата, в 2016 г. всего лишь 35% федеральных дорог соответствуют заданным нормативам. И при этом эксплуатация и обслуживание дорог обходиться в разы больше по сравнению с другими развитыми странами.

В заключении хотелось бы сказать, что транспортный комплекс является системообразующим звеном в нашей стране. Транспортная безопасность на прямую затрагивает интересы личности, общества и государства. Исходя из этого следует, что совершенствование системы транспортной безопасности должно стать одной из первоочередных целей органов государственной власти.

Решение таких вопросов как, несовершенство законодательства в сфере транспортной безопасности, материально-технический износ объектов транспортной инфраструктуры, а также недофинансирование системы транспортного комплекса, должно стать главной задачей для преодоления существующего разрыва в сфере обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса.

ПРОБЛЕМЫ ВОПЛОЩЕНИЯ ИЗБИРАТЕЛЬНОГО ПРАВА В ПРАКТИКУ ВЫБОРОВ

Аннотация. В статье анализируется реальное положение дел в избирательном процессе. Исследуются вопросы становления избирательного права в России, его воплощение в национальное законодательство. Рассмотрены вопросы правовых принципов избирательного права, недостатки в избирательных процедурах, на которые указывают национальные и международные мониторинговые институты. Сделан вывод о целесообразности перехода на пропорциональную систему выборов в органы государственной власти и органов местного самоуправления.

Ключевые слова: избирательный процесс, формирование списков избирателей, единый государственный реестр избирателей, фальсификация списков избирателей, урегулирования избирательных споров.

© Malushko V.

— graduate of the Law Institute
Russian University of transport

PROBLEMS OF THE ELECTION OF ELECTORAL LAW IN THE ELECTION PRACTICES

Abstract. The article analyzes the real state of affairs in the development of electoral law in Russia in the light of national legislation and international legal acts in this sphere. The issues of equal access of women and men to elective positions, shortcomings in electoral procedures, pointed out by national and international monitoring institutions, are considered. The conclusion is made about the expediency of moving to a proportional system of elections to state authorities and local self-government bodies.

Keywords: electoral process, the formation of voter lists, the single state register of voters, falsification of voter lists, the settlement of electoral disputes.

Россия находится на этапе совершенствования механизма отечественной политической, экономической, социальной и правовой системы. Действующая Конституция определила основополагающие принципы развития нашего Отечества, но остается проблема их реализации, в том числе и такого принципа, как народовластия, основанного на признании российского народа носителем суверенитета и единственным источником власти. Выборы являются формой реализации народного суверенитета и одним из основных механизмов формирования органов власти при условии безоговорочного соблюдения демократических правовых порядок

¹ Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **А. И. Землин.**

народного волеизъявления. Анализируя избирательную практику России не трудно обнаружить нарушения демократических принципов во время подготовки к выборам и в ходе непосредственного голосования граждан на участках по причине наличия значительных правовых коллизий в избирательном законодательстве России.

Существующие законы России о выборах содержат в себе немало «белых пятен», внутренних противоречий и других несоответствий с правом европейских демократических стандартов. Практика реализации избирательного права в России идет в фарватере противоречий и недоработок в системе российского избирательного законодательства, принуждая ориентироваться на мировые правовые стандарты, пытаясь внедрить их в России. Поэтому чрезвычайно актуальными, с точки зрения теоретического анализа, выступают проблемы реализации демократических прав граждан в избирательного процесса.

В научной литературе исследованию отдельных аспектов избирательных систем и избирательного права посвящены труды многих отечественных ученых, в частности М. Горшенев, А. Лавриновича, В. Погорелка, М. Ставнийчук, В. Шаповала, Ю. Шемшученко. Большой вклад в разработку избирательной проблематики внесли также известные российские правоведы М. Баглай, Р. Енгибарян, В. Лазарев и другие авторы.

В последние годы в научной литературе появилось много новых работ, посвященных этому важному вопросу, в их числе, стоят работы В. Шаповала, А. Тодика, Ю. Веденеева, А. Вешнякова. Несмотря на прикованное внимание к этой проблеме, анализ правовой сущности избирательного права граждан, с точки зрения практического воплощения в избирательном процессе, все еще требует своего дальнейшего исследования.

Теоретический анализ избирательного права и оценка, на его основе, практических проблем воплощения данного права на выборах, окажет плодотворное воздействие на становление избирательной системы России.

Избирательный процесс, как урегулирована законом специфическая деятельность уполномоченных органов и граждан, направленный на формирование качественного и количественного состава органов государственной власти и органов местного самоуправления, проходит новый этап в своем развитии. Правовой основой организации избирательного процесса, следует признавать главные правовые принципы, такие как: всеобщее, равное, прямое, свободное избирательное право. В практическом процессе эти принципы смыкаются принципами политического плюрализма и многопартийности, публичности, открытости, равного доступа всех субъектов избирательного процесса к средствам массовой информации, независимо от их формы собственности и тому подобное [7, с. 345].

Исследования показывают, что правовые принципы не всегда четко отражаются в избирательном законодательстве, что образует определенные сложности в установлении порядка выборов. Но правопорядок на выборах не достигает желанного уровне не только из-за нечеткости избирательного законодательства. Наиболее сложным явлением, который следует признать, как одну из основных причин недостатков избирательного процесса, остается низкая правовая культура в нашем обществе. У большинства избирателей правосознание не высокое, многие не участвуют в выборах, проявляя равнодушие и безразличие. При таком положении, если даже все законодательство будет идеальным, то при низком уровне правосознания

мы не достигнем высокого правопорядка на выборах. Два направления видны, по каким следует идти, достигая высокого уровня правопорядка на выборах. Первый путь, это совершенствование нашего избирательного законодательства. На этом пути есть сложности, и они состоят в том, что нет пока единых взглядов на процесс изменений нашего избирательного законодательства в направлении точного соответствия всех его норм основополагающим правовым принципам, провозглашающим справедливые и свободные выборы. Большинство разработчиков избирательного законодательства считают, что объективной причиной этого является невозможность установить единые избирательные стандарты для стран с разной общественной и политической культурой и с разной демократической традицией [3, с. 46]. По существу сложность в принятии избирательного законодательства состоит в том, что сами разработчики законов и те, кто принимает законы, не прониклись осознанно значением правовых принципов и не стремятся к воплощению их требований в содержание всех правовых норм, образующих избирательное законодательство. Совершенствованию избирательного законодательства предшествует этап подготовки тех, кто будет его разрабатывать и принимать. Принятое и действующее избирательное законодательство составляет основу правового порядка выборов. Сам правопорядок избирательного процесса складывается избирателями. От них зависит, как избирательное законодательство воплотится в реальные выборы. Чтобы уровень правопорядка на выборах был высок, требуется значительно повысить правосознание избирателей.

Второй путь повышения правопорядка на выборах следует видеть в правильном правовом воспитании народа России. Вникая в эту проблему, сразу обнаруживается наше отношение к юридическому образованию, которое не однозначно, а в ряде случаев, явно отрицательное, когда ощущаешь негативное к нему отношение. Юридическое образование становится необходимо не только юристам по должности, но и многим другим специалистам, а также всем гражданам, чтобы иметь высокий уровень правосознания. Человек, обладающий высоким уровнем правосознания, будет всегда стремиться к исполнению всех предписаний законодательства. Избиратель утратит такие негативные качества, как равнодушие и безразличие, когда он станет обладателем крепких правовых знаний, что поднимет уровень его правосознания. Выборы приобретут другую окраску, они станут истинным процессом волеизъявления народа, так как под влиянием правосознания голосовать придет подавляющее большинство, проявляя свою гражданскую позицию.

Исходя из того, что избирательный процесс должен осуществляться в законодательно определенном процессуальном порядке, первым и определяющим из обязательных этапов, является этап формирования и уточнения списков избирателей.

Избиратель, как законодательно уполномоченный участник и главный субъект избирательного процесса, реализует свое активное избирательное право на основании официальной регистрации как гражданин государства. Список избирателей позволяет установить общее количество избирателей в округе, а также получить информацию обо всем его электорат. На основе списков избирателей происходит процедура получения бюллетеня, и как результат — сам акт волеизъявления. То есть, формирование избирательных списков является правовым способом подтверждения избирательных прав граждан [5, с. 466].

Формирование списков избирателей является одной из проблемных тем избирательного процесса в странах, в которых отсутствуют длительные традиции про-

ведения демократических выборов. В частности, типичными проблемами, которые можно наблюдать при формировании списков избирателей, является их неполнота и неточность. Кроме того, информация, содержащаяся в списках избирателей, может использоваться для формирования избирательных округов, образования избирательных участков, для проверки подписей в поддержку определенного кандидата и тому подобное.

Национальному избирательному праву принадлежит особое место, независимо от того, считают ли его институтом конституционного права России. Главное заключается в том, что избирательное право является той основой, благодаря которой в государстве происходит формирование представительной публичной власти, в частности государственной, и местного самоуправления, а также принятие решений по другим важным для общества вопросам путем референдума.

По большому счету, избирательное право не только обеспечивает условия реализации Конституции, но и одновременно является одним из важнейших средств этого процесса. Правда, фактически скорее речь идет об избирательном законодательстве России, чем праве.[2, с. 35].

Технически избирательное законодательство состоит из трех не связанных между собой блоков: это законы, регулирующие выборы Президента России, выборы в парламент России и выборах в органы местного самоуправления, включая выборы сельских, поселковых и городских голов. Не все, что содержится в этих законах, соответствует основополагающим принципам избирательного права. Это видно, исходя из анализа практики применения избирательного законодательства за последние пятнадцать лет. Нельзя назвать волеизъявления, в голосовании по закрытым спискам, свободным, потому что никакого выбора у граждан, кроме первой пятерки кандидатов, остальных в списке нет. Не случайно, что народ такие выборы справедливо называет выборами «кота в мешке». Действительно, почему не прислушаться к такой оценке и не учесть его в работе над усовершенствованием закона.

Если конструировать модель пропорциональной системы выборов в парламент, то необходимо перейти к голосованию по открытым спискам кандидатов, тем самым избирателям будет гарантировано то, что закреплено в Конституции России, в международно-правовых актах. Однако, как это осуществить технически, чтобы не допустить новых нарушений прав граждан, недоразумения, путаницы и других негативных явлений, пока, при низкой правовой культуре, остается неисполнимым. В научной литературе поддерживается такая модель выборов, но политики, особенно те, которые сейчас являются законодателями, пока не готовы к такому шагу, потому что каждый больше беспокоится о восстановлении своего мандата в новом созыве законодательного органа. В такой ситуации парламент, когда его депутаты не обладают достаточным уровнем правосознания, не способен подготовить и принять избирательный закон, который отвечал бы всем требованиям международно-правовых стандартов и по-настоящему мог обеспечить свободные выборы и свободное волеизъявление граждан. Поэтому, чтобы избежать сложностей и споров, законопроект о выборах в парламент России, по нашему мнению, было бы рационально вынести на всероссийский референдум [6, с. 1675]. Но это принесет свой плодотворный результат в том случае, когда наш народ будет стремиться к повышению уровня правосознания и научится мыслить в созвучье с правовыми принципами.

Конечно, недостаточно правильно прописать в Конституции, что «выборы в органы государственной власти и органы местного самоуправления являются свободными и происходят на основе общего, равного и прямого избирательного права путем тайного голосования», а избирателям гарантируется свободное волеизъявление. Реализация этих основных положений, как показывает практика, не лишена проблематичности. За все годы независимости России они неоднократно были предметом рассмотрения Конституционного Суда, а это 13 его решений и выводов.

Следовательно, можно утверждать, что слабых мест в действующем избирательном законодательстве России более чем достаточно, что и приводит к лишним спорам, недоразумениям, нетерпению в отношениях субъектов избирательных процессов, без которых, к сожалению, не обходились ни одни выборы за время независимости российского государства.

Последствия этих выборов в обществе до сих пор не преодолены: прежде всего, был нанесен ущерб авторитету и доверии к отечественному правосудию и избирательным комиссиям, демократичности политической системы. Если говорить коротко, это обусловлено, прежде всего, слишком низким уровнем правовой культуры граждан, как субъектов избирательных процессов. Непосредственно это проявилось в воздействии на органы правосудия и избирательные комиссии путем вмешательства в их деятельность не только российских политических партий, других субъектов избирательного процесса, но и иностранных государств и международных организаций, что было заметно в последней избирательной кампании. [4, с. 10].

Сложившаяся новая политическая система общества, не успев окрепнуть, постепенно теряет свою самодостаточность и, главное, перестает развиваться как гарантированная система независимой и суверенной страны. При этих обстоятельствах, в определенной степени дискредитируется модель пропорциональной системы выборов, особенно голосования по закрытым спискам. В настоящее время стало очевидным, что законы России, которыми регулируется организация и деятельность объединений граждан, особенно политических партий и неправительственных организаций, требуют существенного обновления.

Проблема самостоятельности и независимости судебных органов и избирательных комиссий на сегодня остается весьма острой, болезненной, чем вызывает негодование мыслящих и проявляющих озабоченность к своему Отечеству, граждан. Предусмотренные Конституцией и законами России гарантии обеспечения прав и свобод граждан почти не действуют. Этот аспект избирательных законов нуждается в существенной доработке, особенно в части организации и деятельности избирательных комиссий, их полномочий. В то же время, нуждаются в соответствующей коррекции административное, уголовное и процессуальное законодательство России [1, с. 50]. Совершенствование нашего законодательства следует устремить на четкое и объективное выражение в нем всех основных правовых принципов, как общепризнанных гарантий охраны прав и законных интересов граждан.

Указывая недостатки избирательного законодательства, нельзя считать, что это явление оставалось без внимания ученых и политиков. Эта острая проблема подвергалась рассмотрению в диссертациях, в многочисленных научных статьях и монографиях, но решить ее пока не удалось. Затрагивая лишь отдельные актуальные вопросы, связанные с избирательным правом, следует утверждать, что оно как основа избирательного процесса, не всегда может гарантировать высокий уровень

правопорядка на выборах, если правосознание избирателей будет оставаться низким. В завершение отметим, что наличие совершенного избирательного законодательства России имеет чрезвычайно большое значение для развития и укрепления демократических основ организации институтов публичной власти, принципов народовластия. Но этого не достаточно, чтобы порядок на выборах торжествовал. Нужно усердие государства в правовой просвещенности народа, устремляя его к значительному росту правосознания, воспитывая ответственность каждого за реализацию своего права голосовать за кандидата, к которому сложилось доверие.

Избирательное право России соответствует международно-правовым стандартам, но пока существуют серьезные проблемы с его реализацией. Как показывает практика, оно часто нарушается и при принятии избирательного законодательства, и из-за действий самих субъектов избирательного процесса, органов государственной власти, или даже через толкование компетентным органом власти. Большинство из нарушений избирательного права в России, можно будет избежать при пропорциональной системе выборов в органы государственной власти и органов местного самоуправления. Однако для этого еще предстоит много сделать, в том числе, внести существенные изменения в новых избирательных законов.

Литература

1. Бужак, К. В. Применение ограничений избирательных прав по нравственным признакам (исторический аспект) // Право: история, теория, практика: материалы Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, июль 2015 г.). СПб. : Реноме, 2015. С. 44—50.
2. Вишневский, Б. Л. Электоральная коррупция: формы, проявления, методы борьбы // Гражданское общество против коррупции в России. СПб., 2015. С. 35—38.
3. Зелинский, Я. В. Вопросы юридической ответственности за использование преимуществ должностного или служебного положения в период избирательной кампании // Конституционное и муниципальное право. 2014. № 9. С. 46—47.
4. Кареев, Н. И. Исторический очерк представительных учреждений в Западной Европе 2-е изд. // Конституционное государство. Сборник статей. СПб. : Тип. т-ва «Обществ. Польза», 2014. С. 1-40.
5. Красинский, В. В. Правовое обеспечение избирательного процесса в интересах национальной безопасности России : монография. Москва — Тамбов, 2017.
6. Сербин, М. В. Повышение избирательной активности граждан как основа развития демократического общества // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2015. Т. 3. С. 1671—1675.
7. Цаплин Ю. А. Перспективы дистанционного электронного голосования в России // Известия Саратовского университета. 2016. № 3. Т. 16. С. 345—350.

СУЩЕСТВЕННЫЕ УСЛОВИЯ ДОГОВОРА СТРОИТЕЛЬНОГО ПОДРЯДА

Аннотация. В статье рассматривается понятие договора строительного подряда как разновидности договора подряда, его признаки. Раскрываются особенности договора строительного подряда и его отличительные черты. Особое внимание уделяется условиям договора строительного подряда, а также определению существенных его условий. Приводятся примеры из судебной практики в отношении существенных условий договора строительного подряда.

Ключевые слова: строительство; строительный подряд; договор строительного подряда; существенные условия договора строительного подряда.

© Krylov S.

— graduate of the Law Institute
Russian University of transport

ESSENTIAL TERMS AND CONDITIONS OF THE CONSTRUCTION CONTRACT

Abstract. The article deals with the concept of a construction contract, as a kind of contract, and its features. The features of the construction contract and its distinctive features are revealed. Particular attention is paid to the terms of the construction contract, as well as the definition of its essential conditions. The examples of judicial practice in relation to a substantial construction contract

Keywords: construction; construction contract, construction contract, the essential terms of the construction contract.

Экономические реформы последних лет в России дали существенный толчок развитию и росту строительной отрасли. В нашей стране увеличились темпы строительства жилых домов, социальных и культурных объектов, а также в связи с проведением в текущем году чемпионата мира по футболу особое внимание уделяется строительству спортивных объектов, дорог, аэропортов, вокзалов и других транспортных узлов. Стоит отметить, что значительно возросло и строительство военной инфраструктуры. Строительство — это сложный и комплексный механизм. Он составляет неотъемлемую и важнейшую часть национальной экономики, которая связана со всеми отраслями народного хозяйства.

На сегодняшний день особенно важными остаются вопросы правового регулирования договора строительного подряда. Строительный подряд включает в себя широкий спектр видов работ. Это может быть как строительство, так и рекон-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) — **В. А. Мальцев.**

струкция объектов, жилых домов и промышленных предприятий, различных зданий и сооружений, а также все связанные с этим работы: инженерно-изыскательские, строительно-монтажные, работы по разработке проектной, градостроительной и рабочей документации, реконструкции объектов, капитальному ремонту, которые в силу определенных причин оказывают значительное влияние на дальнейшую эксплуатацию как гражданских сооружений, так и объектов военной инфраструктуры.

Договор строительного подряда — это одна из разновидностей договора подряда. Договор строительного подряда выделен в самостоятельный вид договора подряда в связи со спецификой характера работы и областью, в которой она осуществляется. Стоит отметить, что договору подряда отдельно посвящена гл. 37 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ).

Признаками договора строительного подряда являются его возмездность, консенсуальность и двусторонность. Существуют и особенности, которые присущи только данному виду договора. По договору строительного подряда работа, выполняемая подрядчиком, — строительство объекта или иной вид работ в этой сфере, такой как выполнение строительно-монтажных работ, а также реконструкция объекта, а на стороне заказчика лежит дополнительная (по сравнению с обычным договором подряда) обязанность по обеспечению условий для выполнения работ, приемка и оплата. Наиболее явным выражением специфики договора строительного подряда считается строительство объекта «под ключ», создание объекта как военного, так и гражданского строительства, при котором подрядчик принимает на себя обязательство по выполнению полного цикла работ, обеспечивающих создание необходимого объекта, основными работами по которому будут: проектно-изыскательские, строительные, монтажные и специальные строительные работы, и наконец, сдача объекта в эксплуатацию.

Также хотелось отметить, что по договору строительного подряда предусмотрено возможное и последующее сохранение договорных отношений сторон, когда в содержании договора подрядчик обязуется обеспечить бесперебойное функционирование и эксплуатацию объекта по окончании строительства.

Кроме того, общие положения о договоре строительного подряда регулируются и иными нормативными правовыми актами. В их числе Градостроительный кодекс Российской Федерации, Федеральные законы «О техническом регулировании», «Об архитектурной деятельности в Российской Федерации», «Об иностранных инвестициях», «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», порядок предоставления земельных участков под строительство регулируется Земельным кодексом Российской Федерации. Как подчеркивается в юридической литературе, «характерной особенностью законодательства о капитальном строительстве является то, что он состоит из двух видов нормативных актов — правовых и технических»¹. Под техническим видом нормативных актов подразумеваются строительные нормы и правила (СНиП). СНиП содержат не только организационно-методические, но и технические требования, относящиеся к проектно-изыскательским и строительным работам. Отсутствие в договоре строительного подряда ссылок на нормативные документы, содержащие обязательные требования (СНиП), не освобождают стороны договора от их соблю-

¹ Гражданское право : учебник : в 2 т. Т. I / отв. ред. Е. А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Статут, 2010. С. 213.

дения.

Сторонами в договоре строительного подряда являются подрядчик и заказчик (здесь может выступать любой субъект гражданского права). Заказчиком может выступать лицо, имеющее специальную квалификацию для осуществления надзора и контроля за выполнением работ, например, инженер или инвестор, вложивший свои средства в строительство (ст. 749 ГК РФ). А в качестве подрядчика могут выступать физические и юридические лица, обладающие необходимыми знаниями, умениями и навыками для выполнения соответствующих работ.

В соответствии со ст. 720 ГК РФ риск случайной гибели лежит на подрядчике, риск гибели переходит к заказчику в случае нарушения сроков выполнения работ по договору. При этом на основании ст. 742 ГК РФ одна из сторон может принять на себя обязанности страхования риска, заключив соответствующий договор со страховой компанией.

Хотелось отметить, что как заказчик, так и подрядчик, имеют определенные права и обязанности, предусмотренные договором. Здесь можно выделить основные этапы работы: подготовка документации; обеспечение работ; контроль и надзор за выполнением работ; сдача-приемка результатов работ и оплата выполненных подрядчиком работ.

В соответствии со ст. 740 ГК РФ по договору строительного подряда подрядчик обязуется в установленный договором срок построить по заданию заказчика определенный объект либо выполнить иные строительные работы, а заказчик обязуется создать подрядчику необходимые условия для выполнения работ, принять их результат и уплатить обусловленную сумму.

Главным и, пожалуй, основным содержанием любого гражданско-правового договора, а значит и договора строительного подряда, является система условий, на которых данный договор заключен¹. В гражданском праве условия договора классифицируются по критериям их юридической значимости. Под существенными условиями понимаются такие условия, которые необходимы и достаточны для заключения договоров².

В соответствии с п. 1 ст. 432 ГК РФ существенными являются условия о предмете договора, а также условия, которые названы в законе или в иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида. Кроме того, существенными условиями может быть признано любое условие по заявлению одной из сторон.

Хотелось бы отметить, что для признания условия договора существенным оно должно быть характерным для этого типа договора. Именно по этой причине отсутствие соглашения сторон по любому из существенных условий будет означать незаключенность договора (п. 1 ст. 432 ГК РФ). Кроме того, каждая из сторон по договору имеет возможность дополнить любые условия, установленные законом. Некоторые судебные инстанции придерживаются позиции, в соответствии с которой незаключенность договора подряда не освобождает заказчика от оплаты принятых им работ³.

¹ Красавчиков О. А. Гражданско-правовой договор: понятие, содержание и функции. М. : Статут, 2001. С. 172

² Иоффе О. С. Обязательственное право. М., 1975. С. 76

³ См.: Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 22 ноября 2011 г. № ВАС-6258/11 по делу № А46-5126/2010.

Рассмотрим, какие условия договора строительного подряда будут являться необходимыми для подрядных организаций и какие условия такого договора будут являться существенными.

Подрядные отношения представляют собой договор, в котором выполнение работы всегда предполагает наличие некоторого срока между заключением договора и его исполнением¹. Кроме того, выполнение работ по договору строительного подряда (как разновидности договора подряда) будет являться возмездным. Таким образом, можно выделить три ключевых пункта, которые характеризуют договорные отношения такого типа — предмет договора, сроки выполнения работы и цена².

Условие же договора — это условие, которое в установленной форме согласовано сторонами.

Особенности подрядных отношений обуславливают необходимый и потому существенный характер только одного условия договора подряда — о его предмете. В ГК РФ это также единственное условие, которое прямо названо в качестве существенного для любого договора, и для договора строительного подряда в том числе (п. 1 ст. 432 ГК РФ).

Также хотелось бы упомянуть о сроках выполнения работы по договору строительного подряда. В соответствии с п. 1 ст. 708 ГК РФ в договоре строительного подряда указываются начальный и конечный сроки выполнения работы. На основании данной нормы многие юристы полагают, что условие, определяющее данные сроки, является для такого типа договора существенным.

Также существуют общие правила о сроке исполнения обязательства (ст. 314 ГК РФ). В связи с этим, если срок окончания работ не был определен сторонами-работа должна быть выполнена в разумный срок после заключения договора. Если же работа не выполнена в разумный срок, то она должна быть выполнена в семидневный срок со дня предъявления кредитором требования о ее выполнении.

Изучая это вопрос, немаловажно остановиться на позиции Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ (постановление от 18 мая 2010 г. № 1404/10) которым были отменены акты судов апелляционной и кассационной инстанции об отказе в иске о взыскании неустойки. Мотивом отказа в иске послужил вывод судов о незаключенности договора строительного подряда вследствие несогласования условия о сроках выполнения работ.

Стоит отметить, что в условиях договора строительного подряда прямо говорится о выполнении работы в установленный срок (п. 1 ст. 740 ГК РФ)³. В п. 4 информационного письма от 24 января 2000 г. № 51 «Обзор практики разрешения споров по договору строительного подряда» Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ разъяснил, что под сроком выполнения работы необходимо понимать срок окончания ее выполнения.

Теперь рассмотрим следующее условие договора строительного подряда — цену договора. Следует отметить, что ни закон, ни судебная практика по общему правилу не относят условие о цене работы к существенным условиям договора строительного подряда. В соответствии с п. 1 ст. 709 ГК РФ при отсутствии в договоре указаний, цена работы определяется на основании правила п. 3 ст. 424 ГК РФ, т.е.

¹ Иоффе О. С. Обязательственное право. М., 1975. С. 426

² Синайский В. И. Русское гражданское право. М, 1914—1915. С. 416.

³ Богачева Т. В. Договор строительного подряда // Закон. 2004. № 8. С. 76—77.

исходя из цены, которая при аналогичных обстоятельствах обычно взимается за подобную работу.

В соответствии с п. 2 ст. 709 ГК РФ цена в договоре строительного подряда включает компенсацию издержек подрядчика и причитающееся ему вознаграждение, в определении размера которого стороны совершенно свободны. Цена аналогичной работы может значительно отличаться. Несмотря на это закон допускает возможность использования общих норм договорного права.

Хотелось бы отметить, что условие о цене договора обычно расцениваются многими юристами и судебной практикой в гл. 37 ГК РФ как существенное для всех разновидностей договора подряда.

Существенные условия о цене для договора строительного подряда представляют большой интерес. Исходя из п. 1 ст. 743 ГК РФ, договор строительного подряда не может существовать без составления сметы, определяющей цену работ.

В редких случаях цена в договоре строительного подряда может быть определена не только в соответствии со сметой. Например, непосредственное указание цены в договоре строительного подряда возможно, если разработка и утверждение сметы не обязательна¹.

Например, сторонами было согласовано условие о цене договора строительного подряда, при этом размер цены был указан в тексте договора. На основании этого суд признал выводы первой и апелляционной инстанций об отказе в иске о признании договора незаключенным правильными (см. постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 20 декабря 2005 г. по делу № Ф03-А04/05-1/3762).

Если вернуться к вопросу о существенности условия о цене для договора строительного подряда, хотелось бы отметить, что по указанному вопросу есть несколько позиций, в том числе и подкрепленных судебной практикой. Сроки выполнения работ, цена работ являются существенными условиями договора строительного подряда (постановление Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 13 октября 2003 № Ф04//5171-746/А75-2003). Ввиду того, что данные условия не были согласованы, суд согласился с выводом суда апелляционной инстанции о незаключенности договора строительного подряда.

В соответствии со второй позицией, к существенным условиям договора строительного подряда можно отнести условия о предмете и сроки выполнения работ (см. постановление ФАС Поволжского округа от 21 октября 2010 г. по делу № А12-10321/2010 и постановление ФАС Восточно-Сибирского округа от 9 июня 2011 г. № А 58-6432/10).

Подводя итог, необходимо выделить предмет договора — как существенное условие договора строительного подряда. Другие условия, исходя из судебной практики, могут стать существенными только в том случае, если этого потребует одна из сторон договора. Однако в практической плоскости при заключении договора строительного подряда необходимо уделять пристальное внимание согласованию всех существенных условий в соответствии с требованиями законодательства. В этом случае при возникновении спорных ситуаций сторонам будет гораздо проще, основываясь на нормах закона и положениях договора, разрешить разногласия, не вступая в долгие судебные тяжбы.

¹ Заяханов Г. М. Договор строительного подряда в российском гражданском праве : автореф. ... дис. канд. юрид. наук. 2009. С. 16.

ПРАВОВОЙ СТАТУС КАСПИЙСКОГО МОРЯ

Аннотация. Данная статья посвящена вопросам определения правового статуса Каспийского моря на современном этапе. Рассматриваются правовые аспекты и дальнейшая судьба Каспийского водоема в случае присвоения ему конкретного статуса «озера» либо «моря». Также в статье анализируются возможные варианты и вытекающие последствия разграничения территорий прикаспийских государств. Вместе с тем освещаются разрабатываемые на данном этапе переговоров решения споров по присвоению Каспийскому водоему определенного статуса.

Ключевые слова: Каспийский водоем, конкретный статус, разграничения территорий, Россия, Азербайджан, Казахстан, Иран, Туркменистан.

© Zulfugarov Sh.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

THE LEGAL STATUS OF THE CASPIAN SEA

Abstract. This article is devoted to the issues of determining the legal status of the Caspian Sea at the present stage. Legal aspects and the further fate of the Caspian basin are considered in case of assignment to it the specific status of «lake» or «sea». Also, the article analyzes possible options and the resulting consequences of delineation of the territories of the Caspian states. At the same time, the decisions of disputes on the assignment of a certain status to the Caspian basin are being discussed at this stage of the negotiations.

Keywords: Caspian pond, the specific status, differentiation of territories, Russia, Azerbaijan, Kazakhstan, Iran, Turkmenistan.

Истощение ресурсной базы на суше смещает внимание государств на море. Поэтому в обозримой перспективе национальная политика большинства государств мира будет направлена на освоение его пространств и ресурсов. Конкуренция между ними в этой сфере становится одним из главных трендов мировых процессов. Да и из истории известно, что пространства морей и океанов всегда являлись ареной соперничества между государствами. Сложная международная обстановка требует неустанного внимания к охране рубежей, особенно морских.

Особую актуальность в связи с этим обстоятельством приобретает Каспийский регион. В результате распада СССР прикаспийский регион пополнился сразу четырьмя новыми государствами — Россией, Туркменистаном, Казахстаном и Азербайджаном. Образование этих стран, действующих как новые субъекты междуна-

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Т. М. Химич.

родного права, коренным образом изменило политическую ситуацию в Каспийском регионе. В основном это изменение было вызвано возросшим интересом новых суверенных прикаспийских стран к углеводородным ресурсам Каспия, а также повышенным вниманием мировых держав к данному региону.

Таким образом, актуальность данного вопроса вытекает из того, что до сего дня не принята Конвенция о правовом статусе Каспийского моря, что затрудняет охрану и защиту границ на Каспии.

Неурегулированность к настоящему времени правового статуса Каспия объясняется противоречивостью позиций пяти государств, имеющих выход к этому морю. Основной вопрос в данном случае — считать каспийский водоем морем либо озером, поскольку от этого зависит весь дальнейший процесс территориального урегулирования. И учитывая, что «в народе» Каспий давно почитается морем, совсем не означает, что именно такой статус ему полагается.

Сегодня в юридической доктрине нет единства мнений по проблеме, чем же является Каспий – морем или озером. Применительно к Каспийскому морю применяются категории «море», «пограничное озеро», «внутреннее море», «кондоминиум», «внутриконтинентальный водоем». По своему географическому положению, замкнутости и своеобразию вод Каспий относят и к особому типу водоемов – «море-озеро»¹. Решение данной проблемы имеет большое значение при определении международно-правового статуса Каспия.

Каспийскому водоему будет присвоен конкретный статус только после согласования и единодушного решения всех пяти государств, расположенных на побережье водоема. Если Каспию будет официально присвоен статус моря, то к нему в полной мере будут применены Конвенции ООН о континентальном шельфе и морском праве 1958 и 1982 гг. соответственно. В таком случае все каспийские государства получат суверенное право на 12-мильный континентальный шельф и 200-мильную исключительную экономическую зону. Но, следует отметить, что ширина Каспийского водоема в любом месте не превышает 200 морских миль, поэтому границы данной исключительной экономической зоны будут определены согласно принципу срединной линии. Также каждое государство Каспийского водоема сможет привлечь иностранные инвестиции из любого другого государства вдобавок к разработке ресурсов своего континентального шельфа.

Статус «озеро», напротив, означает отнесение к внутренним водам. Вышеупомянутые Конвенции ООН не распространяются на озера, как и соответствующий международный режим. И в этом случае определение правового режима новоиспеченного озера, определение зон Каспия и делимитация его территорий являются исключительной компетенцией прикаспийских государств.

Существует достаточное количество пограничных озер в мировой практике. Обычно для раздела используется срединная линия. Так, согласно договору 1909 г. граница проходит вдоль срединной линии в озере Мирим (между Бразилией и Уругваем). Линия границы между Танзанией, Бурунди, Конго и Замбией на озере Танганьика также проведена посредством срединной линии.

Альтернативный метод представляет собой раздел с помощью тальвега. Именно таким образом было разделено, например, озеро Верхнее Великих озер США. Раздел озера Мверу был осуществлен с помощью прямой линии. В период существования

¹ Алиева М. Н. К вопросу определения международно-правового статуса Каспийского моря // Юридический вестник ДГУ. 2016. № 1. С. 59.

СССР озеро Ханка, находящееся между СССР и Китаем было разделено посредством прямой линии.

Для пограничных озер применяется также режим кондоминиума. Характерным примером является озеро Титикака. В 1929 г. граница на озере Титикака между Боливией и Перу была проведена специально созданной комиссией по астрономическим точкам. На озере был введен режим кондоминиума в соответствии с соглашением 1957 г. между Перу и Боливией.

До настоящего времени окончательно не разрешен территориальный спор вокруг озера Малави, расположенного между Малави, Танзанией и Мозамбиком. Малави полагает, что граница проходит между колониальными державами Великобритании и Германии по восточному берегу озера в соответствии с договором 1980 г. Танзания же, напротив, отстаивает точку зрения, что граница проходит вдоль средней линии озера Малави.

Озеро Лану, находящееся на французской территории, как правило, относят к так называемым квази-международным водоемам. По причине строительства гидроэлектростанции Испания и Франция в 1985 г. заключили конвенцию, по которой на Францию было возложено обязательство возмещать в реку Кароль взятое из озера количество воды¹.

Таким образом, мировая практика не упоминает какие-либо общепринятые принципы и правила раздела пограничных озер, за исключением одного: решение о разграничении в обязательном порядке принимается консенсусом, а порядок разграничения и дальнейшей эксплуатации озер регулируется многосторонними договорами.

Практически у всех прикаспийских государств есть собственный взгляд на разграничение Каспийского моря. Изначально Казахстан и Азербайджан настаивали на разграничении моря на секторы, что де-факто сложилось во время существования СССР. Еще в 1970 г. Министерство нефтедобывающей промышленности СССР приняло решение о разделении советской части моря на национальные секторы между четырьмя прикаспийскими союзными республиками (Азербайджаном, Казахстаном, Россией и Туркменистаном) с фиксацией линий раздела по административно-территориальным границам. При получении независимости Казахстаном административно-территориальные границы были признаны государственными, на что и ссылались представители этой страны, когда от имени республики ставили вопрос об установлении Казахстаном своих суверенных прав на разработку месторождения в секторах моря. Азербайджан, в свою очередь, отстаивал принцип деления не только водной толщи и дна, но и воздушного пространства. Остальными прикаспийскими государствами предложение Азербайджана было отклонено как неприемлемое ввиду того, что возникновение множества государственных границ существенно усложнило бы осуществление рыбного промысла и международной торговли.

Россией и Казахстаном был предложен компромиссный вариант: разделить дно моря на государственные секторы по модифицированной срединной линии для реализации суверенных прав каждого из прикаспийских государств на недропользование, сохранив при этом водное пространство в общем пользовании, обеспечив

¹ Темирбулатов А. М. Проблема международно-правового статуса Каспийского моря в контексте международных территориальных споров: институциональные соглашения и поиски институционального решения // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2013. № 1. С. 82.

свободу судоходства, согласованные нормы защиты окружающей среды и рыболовства. При этом каждому прикаспийскому государству должна отойти территория в размере 10-ти морских миль, на которую распространяются ее исключительные права данного государства на разведку и добычу минеральных ресурсов моря, беря при этом за основу упомянутые выше нормы Договоров между СССР и Ираном от 1921 и 1940 гг.

Принципиальным в данном предложении России и Казахстана является следующее:

— в общем пользовании сохраняется поверхность воды и водная толща, а на национальные сектора делится только морское дно;

— спорные месторождения делятся 50 на 50, при условии, что одна из претендующих сторон компенсирует другой стороне, которая первой начала осваивать спорное месторождение, половину затрат, произведенных на подобную разведку и освоение, таким образом получая право участвовать в дальнейших работах;

— создается стратегическо-экономический центр по Каспию, в рамках которого должны решаться вопросы судоходства, рыболовства, экологии и координация совместной деятельности.

Первое время своего существования в качестве независимого государства Туркменистан настаивал на позиции кондоминиума, в соответствии с которой предусматривалось общее использование не только толщи воды, но и недр Каспия. Со временем, из-за споров по разработке месторождений с Азербайджаном, Ашхабад тоже стал склоняться к разделу моря на секторы. Не согласен с принципом деления моря на секторы по национальным границам Иран, ввиду того, что вследствие такого деления ему отходит самая малая часть — порядка 14-17% от общей акватории Каспийского моря. Поэтому Иран отстаивает либо де-юре действующий режим кондоминиума, ссылаясь на Договоры 1921 и 1940 гг., либо равное деление моря по 20% каждому государству, обосновывая это тем, что в период «советско-иранского моря» права прибрежных государств тоже были равными.

К началу первого десятилетия XXI в. России удалось решить проблему международно-правового статуса Каспия на трехсторонней основе (с Азербайджаном и Казахстаном) и сохранить сотрудничество в энергетической сфере, добившись согласия прикаспийских стран на поставки части своих углеводородных ресурсов через российскую территорию¹.

В настоящее время переговоры по проекту Конвенции о правовом статусе Каспийского моря находятся в стадии завершения. Основной массив документа сформирован. Еще в марте 2006 г., в соответствии с заявлениями Специальной рабочей группы по разработке Конвенции, сделанными по итогам заседания в Москве, было согласовано 90% объема текста проекта Конвенции. По словам министра иностранных дел России С.В. Лаврова, уже согласовано большинство статей Конвенции, хотя и в предварительном порядке². Полностью согласовать текст мешают в основном разногласия между Азербайджаном и Туркменистаном из-за месторождений и позиция Ирана.

¹ Жильцов С. С. Каспийский регион на перекрестке геополитических стратегий // Центральная Азия и Кавказ. 2014. Т. 17. № 1. С. 49.

² Стенограмма вступительного слова Министра иностранных дел РФ С. В. Лаврова на XX заседании Специальной рабочей группы по определению правового статуса Каспийского моря, Москва, 14 марта 2006 года // URL: http://archive.mid.ru/brp_4.nsf/0/c5390b5ae5b5a555ac32571310036e261

Определенный оптимизм внушает готовность прикаспийских государств идти на компромиссы. По мнению старшего исследователя Евразийского научно-исследовательского института Л. Тимофеенко-Пархомчик, уже все пять государств в разной степени изменили свои первоначальные подходы к проблеме определения статуса Каспийского моря. Самую большую гибкость проявили Россия, Азербайджан и Казахстан. В сторону уступок в последнее время начал дрейфовать и Туркменистан. В частности, в 2015 г. было ратифицировано казахстанско-туркменское соглашение о разграничении Каспийского моря на казахстанский и туркменский сектора¹.

Все пять участников переговорного процесса едины в том, что этот документ не может быть написан под диктовку любой из сторон. Важнейшей отправной точкой при решении проблемы международно-правового статуса Каспия должно стать общее согласие всех прикаспийских государств.

Российская сторона придает особую важность защите процесса каспийского урегулирования от внешнего вмешательства. Это опасение является вполне обоснованным. Каспийский регион исторически был включен в орбиту геополитического противостояния, которое продолжается и сегодня. Ведущие игроки, не относящиеся к прикаспийским государствам, такие как США, Европейский союз и Китай в настоящий момент имеют очень большую заинтересованность в регионе. США даже объявили каспийский регион сферой своих жизненно важных интересов, что было и остается основанием для проведения последовательной проамериканской и прозападной политики «мягкой силы».

Необходимо постоянно помнить, что западные геополитические проекты стремятся создать вокруг Российской Федерации пояс сдерживания. Такая политика не способствует гармоничному и стабильному развитию прикаспийских государств, и лишь повышает уровень напряженности и взаимного недоверия. Если подобная ситуация и дальше будет развиваться только лишь путем единоличной обособленной политики стран каспийского региона, игнорирующих интересы своих соседей и забывающих о последствиях, то результатом явится раскол региона и прямое вмешательство некаспийских государств для получения ими соответствующих выгод. Если же каспийские государства смогут сосредоточиться на сотрудничестве, вероятность негативного сценария значительно уменьшится. Тогда окажется возможной реализация совместного потенциала прикаспийских государств в энергетике и других отраслях экономики.

Резюмируя вышесказанное, можно сказать, что с 1992 г. пять прикаспийских государств никак не могут договориться между собой о подписании Конвенции о статусе Каспийского моря. В настоящее время продолжается явно затянувшееся согласование принципов, согласно которым все страны региона будут согласны на осуществление совместного управления общим водоемом.

Формально нынешний правовой режим Каспийского водоема определяется положениями советско-иранских соглашений между Персией и РСФСР 1921 г. и между Ираном и СССР 1940 г., в соответствии с которыми каспийская акватория считается советским и иранским морем, то есть объектом совместного использования прибрежных стран. Но в этих соглашениях отсутствует пункт, регулирующий раздел нефтегазовых запасов каспийского шельфа. Прибрежные государства сталкиваются

¹ Обсуждение правового статуса Каспийского моря между Россией и Казахстаном // URL: <http://nasledie.ru/?q=node/6656>.

ся со сложностями в ходе реализации своих национальных интересов, в результате чего только увеличивается конфликтный потенциал региона.

В то же время фактически северная часть Каспия уже поделена между Россией, Азербайджаном и Казахстаном. Все три государства придерживаются мнения о том, что в основу разделения должен быть положен принцип деления по модифицированной срединной линии. В южной части Каспия достичь аналогичных договоренностей пока не удалось.

Скорейшему определению правового статуса Каспийского моря будет способствовать экономическая интеграция пяти прикаспийских стран. Взаимное переплетение экономики России, Казахстана, Азербайджана, Туркменистана и Ирана сблизит неизбежно позиции и вынудит принять разрабатываемую Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря. Принятие данной Конвенции позволит эффективнее осуществлять пограничную деятельность.

ПОНЯТИЕ И ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Аннотация. Данная статья посвящена изучению и рассмотрению вопроса развития международной торговли. Рассмотрены некоторые вопросы, связанные с понятием, подходами международной торговли. Проанализированы наиболее развитые и развивающиеся организации, которые занимаются международной торговлей.

Ключевые слова: международная торговля, продукт, организация, экономика, показатели.

© Rodina E.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

CONCEPT AND MAIN FACTORS OF DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRADE

Abstract. This article is devoted to study and address the issue of development of international trade. Some questions connected with a concept, approaches of international trade are considered. The most developed and developing organizations which are engaged international trade are analysed.

Keywords: international trade, product, organization, economy, indicators.

Терминологическое определение международной торговли складывается из двух составляющих: «международный» и «торговля», но охватывает и ряд смежных понятий: «международные экономические связи», «внешнеэкономические связи», «международные экономические отношения», «международное экономическое сотрудничество» и другие.

В Толковом словаре русского языка С. И. Ожегова и Н. Ю. Шведовой слово «международный» означает «касающийся отношений между народами, государствами, связей между ними», а «торговля» понимается как хозяйственная деятельность по обороту, купле и продаже товаров².

Толкование термина «экономические» отсылает к слову «экономика», которая понимается как совокупность производственных отношений, организация, структура и состояние хозяйственной жизни, в том числе различных стран и регионов. Слово «связи» трактуется в справочной литературе, как «тесное общение между кем-нибудь, отношения, возникающие в процессе деятельности». Однако, слово

¹ Научный руководитель — доктор политических наук, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **А. В. Пищелко.**

² Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений 4-е изд., доп. М. : ООО «А ТЕМП», 2007. С. 944.

«международные», как правило, заменяется термином «внешнеэкономические», а внешнеэкономические связи понимаются как совокупность направлений, форм, методов и средств торгово-экономического, научно-технического сотрудничества, валютно-финансовых и кредитных отношений государства с зарубежными странами¹.

Схожая формулировка у известного экономиста А. Д. Шеремета²: Внешнеэкономические связи — это международные хозяйственные и торгово-политические отношения, предусматривающие обмен товарами, специализацию и кооперацию производства, научно-техническое сотрудничество, экономическое и техническое содействие, создание совместных предприятий и другие формы экономического сотрудничества, но, прежде всего, международную торговлю.

Исторически сложилось два принципиальных подхода к международной торговле. Первый предполагает свободу торговли (*free trade*), второй — обосновывает государственное вмешательство в международный товарооборот в целях содействия его росту с учетом интересов национального хозяйства — протекционизм. Однако, все известные теории международной торговли усматривают причины и условия ее возникновения, прежде всего, в экономических преимуществах и выгодах международного разделения труда.

Международная торговля — это объективная историческая необходимость. Она нужна государствам для более эффективного использования ресурсов, а также поддержания отношений между странами с целью более полного удовлетворения потребностей населения внутри страны и за рубежом³.

Уровень развития международной торговли может быть охарактеризован определенным набором показателей. К их числу относят объем внешней торговли — совокупность импорта и экспорта.

Импорт заключается в приобретении продукции в другой стране; экспорт — продажу продукции в другие страны. Экономическим результатом такого обмена является образование сальдо внешней торговли, в которых экспорт учитывается со знаком плюс, а импорт — со знаком минус⁴. Реэкспорт — это вывоз ранее ввезенных товаров, не подвергшихся в данной стране переработке. Реимпорт — обратный ввоз из-за границы в страну не подвергшихся обработке отечественных товаров.

Состояние международной торговли характеризуется также такими показателями, как стоимостный и физический объем экспорта и импорта, динамика экспорта и импорта, товарная структура и др.

Если посмотреть на динамику мировой торговли за последние 35 лет, то максимальное снижение наблюдалось в 2009 г. (свыше 10% по импорту и по экспорту) в период мирового финансового кризиса. Существенное уменьшение объемов импорта и экспорта произошло также в 1982 году (на 1,4% и 1,8% соответственно).

Данные об объеме валового внутреннего продукта (ВВП) отдельных стран и величине их валового экспорта на мировой рынок принято считать исходными моментами для определения степени вовлечения ресурсов страны в процесс между-

¹ Экономический словарь / под ред. А. Н. Азрилияна. М. : Институт новой экономики. 2007. С. 1152.

² Шеремет А. Д., Суйц В. П. Аудит : учебник. 6-е изд. М. : НИЦ ИНФРА-М, 2014. С. 352.

³ Вакорин М. П., Меняйкин Д. В., Таланова А. О. Анализ и перспективы развития международной торговли России // Молодой ученый. 2016. № 5. С. 307-310.

⁴ Землин, А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России // Транспортное право и безопасность. 2017. № 1(13). С. 7—14.

народного разделения труда¹.

По данным Всемирного банка, в десятку крупнейших экономик мира по объему ВВП по состоянию на 2016 г. вошли: Соединенные Штаты Америки, Китай, Япония, Германия, Великобритания, Франция, Бразилия, Италия, Индия, Россия.

На состояние развитие международной торговли оказывают влияние многие факторы, как внутренние, так и внешние.

К внутренним факторам, определяющим структуру и интенсивность международной торговли относятся географические, природно-климатические, демографические, производственные и технологические факторы. Наличие особых условий, таких как выгодное географическое положение, наличие редких природных ресурсов, квалифицированных специалистов, высокий уровень технического оснащения хозяйства и производительности труда, дает стране определенные конкурентные преимущества при производстве некоторых товаров и услуг.

Международная экономическая интеграция является важнейшим трендом мировой экономики, это целостное образование, действующее с учетом интересов всех участников во имя достижения общих стратегических целей, которые обусловлены самыми насущными потребностями самих субъектов в повышении своей конкурентоспособности и создании относительно свободного взаимодействия от влияния внешней рыночной конкуренции².

Наиболее влиятельными интеграционными группами в мире являются Всемирная торговая организация (ВТО) — организация глобального масштаба, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Европейский союз (ЕС) в Западной Европе, Североамериканская зона свободной торговли (НАФТА), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сообщество (АТЭС) в Азии, Содружество Независимых Государств (СНГ), Евразийский экономический союз (ЕАЭС) на евразийском пространстве.

Если говорить о емкости региона АТР, то сотрудники Института мировой экономики и международных отношений РАН определяют эту территорию следующим образом: «Тихоокеанская Азия — политико-географическое и геоэкономическое понятие, включающее в себя регион в западной части Тихоокеанского бассейна от Тихоокеанской части России на севере до Новой Зеландии на юге (включает в себя также Японию, Китай, Папуа-Новую Гвинею). Тихоокеанская Азия является эквивалентом Азиатско-тихоокеанского региона в его строго географических рамках».

В группу стран АТР входят: развитые страны (США, Канада, Австралия, Новая Зеландия, Гонконг, Республика Корея, Тайвань); страны с формирующимися рынками и развивающиеся страны (Россия, Китай, Индия, Мексика, Чили, Перу, группа АСЕАН (Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Филиппины, Бруней, Вьетнам, Лаос, Камбоджа).

Более 50% населения планеты и более 69% ВВП мира приходится на страны АТР. Там же сосредоточены наиболее быстрорастущие экономические потенциалы.

В свою очередь группа АСЕАН является одной из наиболее интенсивно развива-

¹ Семенов К. А. Международные экономические отношения : учебник для вузов. М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2003. С. 544.

² Землин А. И., Землина О. М., Пищелко А. В. Правовое положение государственных учреждений, подведомственных Министерству транспорта Российской Федерации и Федеральному агентству железнодорожного транспорта : монография. М. : Юридический институт МИИТ, 2013.

ющейся. По оценкам МВФ, рост мирового ВВП в последние годы был относительно небольшой, но стабильный. При этом страны ЕС и «Большой семерки» (G7) демонстрировали более низкие показатели по сравнению общемировым уровнем и странами АСЕАН.

Транспортная составляющая во внешнеторговой деятельности играет исключительно важную роль в обеспечении международного экономического сотрудничества, так как ни одна внешнеторговая сделка не обходится без участия в ней транспорта.

Специфика отрасли транспорта, как сферы экономики, заключается в том, что сам он не производит продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции, поэтому транспорт является важной составной частью рыночной инфраструктуры.

Основными элементами транспортной системы являются железные дороги, морские и судоходные речные пути, автомобильные дороги, трубопроводы для транспортирования нефти и газа, сеть воздушных линий. Транспорт располагает также и средствами для перемещения продукции — это автомобили, локомотивы, вагоны, суда и другой подвижной состав.

РОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ПРОТИВОДЕЙСТВИИ НЕЗАКОННОМУ ОБОРОТУ ПРОДУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Аннотация. Важную роль в деле ограничения незаконного оборота промышленной продукции несут функционирующие системы постановки продукции на производство в соответствии с требованиями ГОСТ 15.201 (для железнодорожной отрасли — ГОСТ 15.902²), присвоение условного номера для клеймения и обязательной сертификации и декларирования продукции. В настоящее время государства-участники ЕАЭС при подтверждении соответствия продукции руководствуются требованиями Технических регламентов Таможенного Союза (ТР ТС), для железнодорожной отрасли — это ТР ТС 001/2011³ и ТР/ТС 032/2011⁴, для которых разработаны и внесены ряд поддерживающих межгосударственных стандартов (ГОСТ).

Ключевые слова: незаконный оборот промышленной продукции, некачественная и контрафактная продукция, условный номер клеймения, стандарт, перечень продукции, подлежащей сертификации и декларированию, фальсификация, железнодорожная инфраструктура, нелегитимность продукции.

© Asriants V.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

ROLE OF TECHNICAL REGULATION IN COUNTERACTION TO ILLEGAL TO TURNOVER OF PRODUCTS OF RAILWAY APPOINTMENT

Abstract. An important role in restriction of illicit trafficking in industrial output the functioning systems of statement of production on production according to requirements of GOST 15.201 (for railway branch — GOST 15.902) carry, assignment of conditional number for branding and obligatory certification and declaring of production. Now the EEU State Parties at confirmation of compliance of production are guided by requirements of Technical regulations of the Customs Union (TR CU), for railway branch is TR CU 001/2011 and TR/TS 032/2011 for which a number of the supporting interstate standards

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Т. М. Химич.**

² Система разработки и постановки продукции на производство (СРПП). Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки и постановки на производство.

³ Технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011).

⁴ Технический регламент Таможенного союза «О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением» (ТР ТС 032/2013).

(GOST) are developed and introduced.

Keywords: illicit trafficking in industrial output, low-quality and counterfeit production, conditional number of branding, the standard, the list of production which is subject to certification and declaring, falsification, railway infrastructure, illegitimacy.

Присвоение условного номера для клеймения и обязательная сертификация и декларирование не исключает полностью рисков оборота некачественной и контрафактной продукции. Постановка комплектующих на производство производится на предприятии всего лишь единожды на опытных образцах изделия, право нанесения на продукцию условного номера подтверждается раз в пять лет (путем анализа производства), подтверждение соответствия продукции осуществляется каждые шесть месяцев на опытных образцах. Такой подход важен, однако не позволяет контролировать качество изделия и ее соответствие поддерживающим стандартам в период между проведением уполномоченными службами контрольных проверок. Помимо этого, перечень продукции, подлежащей сертификации и декларированию, по крайней мере для железнодорожного подвижного состава, не содержит ряда ответственных элементов, влияющих на безопасность движения; такие элементы зачастую изготавливаются «кустарным способом» неизвестными производителями, либо с нарушением авторских прав.

Важную роль в ограничении оборота некачественной и контрафактной продукции железнодорожного назначения, обеспечения безопасности движения, ведомственной приемки продукции, введенной в эксплуатацию еще в царские времена, успешно применявшейся в СССР и, после в Российской Федерации. Однако, при реорганизации МПС и переходе в ОАО «РЖД» институт приемщиков несколько потерял свою значимость, функции приемки продукции железнодорожного назначения, прошедшей ремонт или изготовления, перешли в ведение частных организаций, заинтересованных в достижении финансовых показателей любыми способами.

Для того чтобы исправить положение в 2007 г. при ОАО «РЖД» был создан центр технического аудита, целью работы которого стало проведение окончательной приемки продукции и подтверждение ее эксплуатационной пригодности для предприятий, проводящих изготовление железнодорожной продукции. Номенклатура изделий, подлежащих приемке стала определяться ОАО «РЖД», как владельцем инфраструктуры. Вместе с тем, являясь участником рынка компания получила рычаг воздействия на предприятия грузового вагоностроения, с чем не согласились последние¹.

В целях организации независимой и беспристрастной приемки железнодорожной продукции был разработан и внедрен ГОСТ 32894-2014 «Продукция железнодорожного назначения. Инспекторский контроль. Общие положения» организован ООО «Инспекторский центр «Приемка вагонов и комплектующих»², который был уполномочен владельцем инфраструктуры на осуществление деятельности по проведению инспекторского контроля производственных процессов и приемочного контроля продукции на предприятиях, осуществляющих строительство и ремонт грузовых вагонов, а также комплектующих к ним узлов и деталей. В ходе проводимой работы, Центром выявляется и не допускается в эксплуатацию на инфраструктуру железнодорожного транспорта фальсифицированная, контрафактная и по-

¹ URL: <http://history.rzd.ru> (дата обращения: 23 июня 2017 г.).

² URL: <http://www.icpvk.ru> (дата обращения: 30 июня 2017 г.).

тенциально опасная продукция.

Вместе с тем, доля предприятий-изготовителей железнодорожной продукциикратно меньше предприятий, осуществляющих ремонтную деятельность изделий для железнодорожного назначения. Также в ремонте не уделяется должного внимания идентификации продукции, в следствие чего в данном сегменте появляется огромная доля контрафактной и фальсифицированной железнодорожной продукции, да и сам ремонт, зачастую, производится «кустарным методом» с нарушением требований ремонтной документации заводов-изготовителей продукции.

Для ограничения незаконного оборота промышленной продукции, необходимо приведение ремонтного сегмента железнодорожной промышленности к таким же условиям, как и сегмента изготовления. Прежде всего, необходимо обеспечить на протяжении всего жизненного цикла продукции независимый контроль компетентными уполномоченными организациями в соответствии с ГОСТ 32894 (как на этапе изготовления, так и при последующем техническом обслуживании и ремонте). Следует обязать все организации, осуществляющие изготовление, ремонт или модернизацию железнодорожной продукции руководствоваться данным стандартом, ГОСТ 32894 сделать поддерживающим к техническим регламентам таможенного союза.

Для идентификации и контроля соответствия продукции на всех этапах жизненного цикла необходимо организовать работу по нанесению защитной 2Д маркировки на изделия при изготовлении и ремонте.

Внедрение прозрачных систем прослеживания продукции в совокупности с организацией серьезного института приемочных инспекций позволит выстроить эффективный барьер обороту фальсифицированной и контрафактной продукции.

В настоящее время в инициативном порядке, для ограничения незаконного оборота продукции железнодорожного назначения, ООО «ИЦПВК» осуществляет деятельность практически на всех предприятиях грузового вагоностроения и изготовления комплектующих к вагонной продукции, проводится работа по организации координационного центра сбора информации по продукции, изготовленной с нарушением авторских прав. Суть проводимой работы в том, чтобы при выявлении на одном из предприятий, где функционируют приемочные инспекции ООО «ИЦПВК», реализующие контрафактные или фальсифицированные изделия, оперативно аккумулировать и направлять на предприятия, чьи авторские права были нарушены, данные с полным комплектом документов. Он должен содержать в себе: состав поставки, организацию которая поставляет данные изделия, фото и видеоматериалами, подтверждающими нелегитимность продукции, для последующей подачи обращений в соответствующие органы для привлечения поставщиков к уголовной или административной ответственности.

В рамках данной работы необходимо ужесточение законодательства в части привлечения к ответственности организаций, осуществляющих производство, хранение и реализацию контрафактной и фальсифицированной продукции.

Учитывая ущерб, наносимый производителям и экономике государств для ограничения оборота незаконной продукции «здесь и сейчас» необходимо создание координационных центров и вынесение их на более высокий уровень — отраслевой или межотраслевой, возможно, на базе уже действующих коопераций производителей промышленной продукции.

СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация. В данной статье рассматриваются теоретические аспекты страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, характеристика гражданско-правового договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Ключевые слова: страхование гражданской ответственности, страховщик, страхователь, договор ОСАГО, договор КАСКО.

© Solovieva E.M.

graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

INSURANCE OF CIVIL LIABILITY OF OWNERS OF VEHICLES

Abstract. This article examines the theoretical aspects of civil liability insurance for vehicle owners, the characteristics of a civil law contract for civil liability insurance for vehicle owners

Keywords: civil liability insurance, insurer, policyholder, OSAGO contract, CASCO contract.

Ежедневно в России совершается огромное число сделок, связанных с приобретением автомобилей. Будь то покупка в специализированных дилерских центрах, или приобретение права собственности на транспортное средство по причине смерти родственников по праву наследования, либо, как ни печально, но это остается фактом, приобретение права собственности путем оформления договора дарения между физическими лицами с целью избежать уплаты налогов.

В ряде нормативно-правовых актов Российской Федерации, в частности, в Федеральном законе от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее — Закон об ОСАГО), транспортное средство определяется как «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем». Исходя из сущности указанного закона и определяемых в нем норм, очевидно, что понятие «транспортное средство» включает в себя и термин «автомобиль».

В любом случае, право собственности на автомобиль подразумевает возможность его эксплуатации собственником. Как правило, из этого и вытекает приобретение права собственности.

Таким образом, имея возможность использовать автомобиль по его прямому

¹ Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. М. Корякин.**

назначению, его владелец вступает в правоотношения, регулируемые рядом нормативно-правовых актов, действующих на территории Российской Федерации, а также на него возлагаются определенные обязанности.

Деятельность, связанная с управлением и эксплуатацией автомобилей, регулируется нормами гражданского, уголовного, административного законодательства. Например, движение транспортных средств должно осуществляться в строгом соответствии с установленными на территории Российской Федерации Правилами дорожного движения¹. Деятельность, связанная с куплей-продажей, дарением и иным переходом прав собственности на автомобиль, регулируется нормами Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), а также иными нормативными актами различных отраслей права, в том числе и Уголовного кодекса Российской Федерации.

Помимо прямых обязанностей, которые автомобилисты обязаны строго выполнять в процессе эксплуатации автомобилей, на них возлагаются так же и обязанности, предусмотренные законодательством, исполнение которых защищает как самих автовладельцев, так и других участников дорожного движения и иных лиц. Речь идет о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В общем смысле задачей любого вида страхования является охрана имущественных и неимущественных интересов граждан, желающих обезопасить себя (застраховать) от последствий наступления неблагоприятных факторов (рисков). Данная отрасль регулируется Законом РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (далее — Закон об организации страхового дела).

Страхование гражданской ответственности — отдельная отрасль страхового рынка, и объектом защиты при таком виде страхования выступает ответственность страхователя за причинения вреда собственности, жизни, и здоровью третьих лиц.

Аббревиатура «ОСАГО» появилась при сокращении «обязательного страхования автогражданской ответственности» и является общепринятым сокращением данного вида обязательного страхования. Данный вид страхования возник в США в 20-х годах прошлого века и получивший широкое распространение в Европе в последующие десятилетия. Изначально ОСАГО вводилось как социальная мера, направленная на создание финансовых гарантий возмещения ущерба, причиненного владельцами транспортных средств и как финансовый инструмент повышения безопасности дорожного движения.

Идея введения такого регулятора рассматривалась в СССР еще в середине прошлого века, однако к разработке мер, регулирующих данный вид страхования, вернулись в 1993—1994 гг.

В настоящее время на территории России действует Закон об ОСАГО, нормы которого вступили в силу с 1 июля 2003 г. Помимо указанного Закона отношения по ОСАГО регулируются нормами главы 48 «Страхование» ГК РФ, нормами Закона об организации страхового дела, Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей», Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденными положением Банка

¹ Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».

России от 19 сентября 2014 г. № 431-П.

Согласно Закону об ОСАГО владельцы транспортных средств обязаны на условиях и в порядке, которые установлены данным законом и в соответствии с ним, страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

Обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется на владельцев всех используемых на территории Российской Федерации транспортных средств, за исключением случаев, предусмотренных законом.

Обязательность такого вида страхования вызвала массу противоречий. Наиболее весомым доводом противников ОСАГО было дело о проверке конституционности Закона об ОСАГО по запросу Государственного Собрания — Эл Курултай Республики Алтай и Волгоградской Областной Думы, а также жалобой гражданина С. Н. Шевцова, заявивших о том, что принятие данного закона является непопустимым ограничением свобод собственности и договора. Несмотря на это, Конституционным Судом РФ Закон об ОСАГО был признан не противоречащим Конституции РФ, а доводы жалоб заявителей — несостоятельными, однако было и особое мнение по данному вопросу.

В настоящее время страхование в Российской Федерации можно разделить на две большие группы: добровольное и обязательное. Не миновало данное разделение и автомобилистов. Так же как и во всех сферах жизни общества, добровольное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств отличается от страхования обязательного, однако у них есть и некоторые общие черты.

Договор о добровольном страховании, так же как и об обязательном, заключается в простой письменной форме, и его условия регулируются ст. 943 ГК РФ. Однако с учетом изменений законодательства, с 1 января 2017 г. договор ОСАГО можно заключить в форме электронного документа.

Договор может быть оформлен в виде одного документа, либо при заключении договора КАСКО страхователю может быть выдан страховой полис на предъявителя (п. 1, 2 ст. 940 ГК РФ).

В качестве страхователей по договорам КАСКО и ОСАГО могут выступать любые лица, как физические, так и юридические, являющиеся, разумеется, собственниками транспортного средства, либо его владельцами на законных основаниях.

Договор страхования КАСКО, заключаемый в соответствии с правилами страхования, утверждаемыми страховщиками, может содержать различные условия, должен соответствовать лишь общим требованиям, установленным ГК РФ и Законом об организации страхового дела, в то время как установленные в договоре ОСАГО права и обязанности сторон и порядок их реализации, устанавливаются Банком России в Правилах обязательного страхования (ст. 5 Закона об ОСАГО).

Не менее существенным различием между двумя указанными видами страхования являются страхуемые имущественные интересы страхователя.

По договору КАСКО могут быть, в частности, застрахованы следующие имущественные интересы страхователя: риск повреждения (ущерб) транспортного средства страхователя; риск хищения транспортного средства страхователя, в том числе его полная утрата в результате кражи, грабежа, разбоя или угона (п. 4 ст. 4 Закона об организации страхового дела).

По договору КАСКО можно застраховать не только транспортное средство и дополнительное оборудование, риск возникновения у страхователя непредвиденных расходов, получения повреждений различной степени тяжести застрахованным лицом в силу независящих от него причин (несчастный случай), а также в добровольном порядке можно застраховать и гражданскую ответственность владельца транспортного средства.

Добровольное страхование ответственности по полису КАСКО не снимает при этом с владельца транспортного средства обязанности застраховаться по ОСАГО, а лишь представляет собой увеличение (расширение) размера страховой выплаты по указанному риску, фактически увеличивая страховое покрытие по договору ОСАГО.

Таким образом, добровольное страхование КАСКО выполняет двойную функцию: с одной стороны, защищает имущественные интересы страхователя, гарантируя владельцу транспортного средства возмещение ущерба, причиненного его транспортному средству, в результате наступления страхового случая, с другой стороны, если по указанному договору в добровольном порядке была застрахована и гражданская ответственность владельца транспортного средства, каско позволяет защитить и интересы третьих лиц, в случае причинения им ущерба страхователем при использовании транспортного средства (в части, превышающей предельную сумму по ОСАГО).

Страхование по договору ОСАГО носит узкую направленность и позволяет возместить ущерб лицу, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред страхователем (иным лицом, владеющим транспортным средством на законном основании и указанным в полисе) при использовании транспортного средства (ОСАГО) (ст. 1 Закона об ОСАГО).

Еще одним отличием договоров ОСАГО и КАСКО является способ установления и регулирования страховых тарифов при данных видах страхования.

Правила и коэффициенты, используемые при определении стоимости страхования ОСАГО, определены и закреплены законодательно, в то время как стоимость страхования КАСКО может быть разной у разных страховых компаний. Кроме того, стоимость полиса каско может различаться и в рамках одной страховой компании в зависимости от предусмотренных в договоре условий страхования.

По договорам КАСКО и ОСАГО различаются и страховые суммы, в пределах которых страховщик осуществляет выплаты при наступлении страхового случая.

По договору КАСКО сумма, в пределах которой страховщик обязуется выплатить страховое возмещение, определяется соглашением страхователя со страховщиком в соответствии с правилами, предусмотренными ст. 947 ГК РФ. Так, по правилам указанной статьи, при страховании транспортного средства, если договором страхования не предусмотрено иное, страховая сумма не должна превышать его действительную стоимость (страховую стоимость).

По договору ОСАГО страховые суммы, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, установлены законом и составляют: 500 тыс. руб. в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего; 400 тыс. руб. в части возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего (ст. 7 Закона об ОСАГО).

Таким образом, исходя из всего сказанного, стоит отметить, что при всех разли-

чиях, договор КАСКО является своеобразным ответвлением от ОСАГО, предоставляя страхователям больше возможностей для защиты своего имущества и ответственности.

Однако, судя по статистике последних лет, количеству признанных несостоятельными страховых компаний, ориентировавшихся непосредственно на предоставлении КАСКО, очевидна проблема, влияющая на развитие этого рынка страховой деятельности. Причиной всему высокие цены на данную услугу, что подтверждается размещением в СМИ рекламных роликов о возможности оформления КАСКО в кредит, что само по себе говорит о высокой стоимости использования данной формы страхования.

Представляется, что проблему можно решить в том случае, если сфера добровольного страхования ответственности владельцев транспортных средств будет более урегулирована в части стоимости полисов, а равно и расчетов страховых премий, а также ужесточение требований к страховым компаниям и осуществление строгого контроля их деятельности. Кроме того, очевидным решением проблемы регулирования и развития отрасли страхования КАСКО в Российской Федерации видится возможное слияние указанного вида страхования с ОСАГО посредством дополнения существующих законов имеющимися нормами, избавив законодательство от нагромождения новых законов и правил.

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЮЖНО-КИТАЙСКОГО МОРЯ

Аннотация. В данной статье рассмотрены современные проблемы Южно-Китайского моря, так как его акватория продолжительное время является предметом ожесточенных споров между странами, описаны особенности взаимоотношений этих стран на почве территориальных споров, причины, по которым данные государства имеют притязания на исследуемую акваторию и возможные варианты развития событий на данный период.

Ключевые слова: южно-китайское море, проблемы, притязания, территориальный спор, современные проблемы, США, Китай, спорные территории.

© Zulfugarov Sh.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

CURRENT ISSUES IN THE SOUTH CHINA SEA

Abstract. This article deals with the current problems of the South China Sea, as its water area has been the subject of intense disputes between countries for a long time, describes the features of the relations of these countries on the basis of territorial disputes, the reasons why these states have claims to the investigated water area and possible scenarios for this period.

Keywords: South China Sea, problems, Territorial dispute, actual problems, USA, China, disputed territories, USA, China.

В последнее время неуклонно увеличивается роль Азиатско-Тихоокеанского региона в мировой политике и экономике, что связано, в большинстве своем, с его резким экономическим развитием на фоне кризисных упадков мирового масштаба. Но важно помнить о том, что азиатско-Тихоокеанский регион — нестабильный, так как в нем высока вероятность развития конфликтов, которые несут угрозу безопасности как на региональном, так и на международном уровне.

Одним из подобных очагов напряженности является Южно-Китайское море. В традиционном порядке территориальные споры имели значение только в контексте двухсторонних отношений. Но под влиянием процессов глобализации и интеграции национальные интересы и конфликты между государствами приобрели международное значение, что соответственно повлияло на сотрудничество между КНР и странами АСЕАН, где проблема Южно-Китайского моря была отделена в целое направление дискуссии на многосторонних форумах.

В последние годы Южно-Китайское море — одна из самых горячих тем для ре-

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Т. М. Химич.

портажей региональных и мировых информационных агентств. Поводом для новостей служили, в основном, Китай и США. Эволюция отношений этих двух государств по проблемному вопросу Южно-Китайского моря с одной точки зрения обнажает элементы конфронтации, а с другой, может вызвать ускорение выхода из нынешнего кризисного положения миросистемного регулирования, стимулируя преобразование консолидированной Евразии в самостоятельный глобальный полюс.

В качестве отличительной черты политики Китая в Южно-Китайском море явился процесс обустройства искусственных островов в районе архипелага Спратли. Пекин запустил на рифе Мисчиф мелиоративные работы, а в июле 2015 г. завершил строительство аэродрома длиной 3 километра на рифе Файери Кросс. Также Китай закончил возводить на рифе Квартерон дамбы, вертолетные площадки и прочие элементы военной инфраструктуры. В июле 2005 г. МИД КНР сообщил о том, что Китаем завершён проект по созданию искусственных островов в Южно-Китайском море.

Исходя из комментариев китайских политических деятелей, в цели мероприятий подобного рода прослеживались намерения использования этих островов исключительно в мирных целях. Официальная позиция Пекина гласила: строительные работы направлены на улучшение жилищных условий дислоцированного на атоллах персонала и необходимы для того чтобы проводить морские научные исследования и поисково-спасательные работы, а также чтобы экстренно оказывать помощь в случае стихийных бедствий. Соседи КНР восприняли крайне негативно такие заявления и действия. Кульминацией критики Китая выступило то, что его действия сравнили с политикой III Рейха, которую проводил Президент Филиппин Б. Акино III в ходе визита в Токио. Реакция Китая не заставила себя долго ждать: Китай объявил подобные провокации недопустимыми¹.

Острота полемики Китая и Филиппин никого не удивляет: стороны втянуты в судебное разбирательство по вопросу Южно-Китайского моря. В июле 2015 г. Манила направила в Международный трибунал ООН по морскому праву исковое заявление, в котором были прописаны требования о признании значительной части территориальных притязаний Пекина нелегитимными. Ссылаясь на позиции Манилы, действия КНР приводят к нарушению прав Филиппин в их экономическом секторе. Китай дал ответ: обсуждение данной проблемы на площадках ООН неправомерно.

Можно выделить сразу несколько целей политики Китая. Первая из них и основная вполне очевидна — укрепление своего военного присутствия в районе архипелага Спратли. Новые острова дают возможность созданию Китаем полноценной военной инфраструктуры, в том числе аэродромы, гавани, пирсы, радары и системы спутниковой связи. Имеются достаточные основания чтобы полагать: модернизация боевых самолетов, а также расширенные возможности видеонаблюдения натолкнут Китай к созданию зоны противовоздушной обороны (*ADIZ — Air Defence Identification Zone*) над Южно-Китайским морем, которая будет аналогична уже функционирующей ныне над восточно-Китайским морем. Создаваемая инфраструктура позволит Китаю концентрировать свою мощь по направлению юга и юго-востока и обеспечит тем самым логистическую поддержку народно-освободительной армии Китая. Посредством комплекса данных мероприятий Ки-

¹ Ли Г. Стратегия «нити жемчуга» в контексте морской политики КНР // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2014. № 4.

тай также расширит собственные возможности по нефтеимпорту, который проходит через судоходные пути Южно-Китайского моря и снизит влияние Соединенных Штатов в водах Северо-Восточной Азии влияние США¹.

Вторая причина, по своей сути, имеет международно-правовой характер. Пекин понимает, что работы по сооружению на островах искусственных насыпей не устанавливают над ними автоматически китайский суверенитет, и его действия имеют целью достичь иного: лишить позицию Манилы убедительности по вопросу незаконной оккупации скал, в том числе и подводных, на которые Филиппины имеют собственные претензии. Искусственные насыпи на островах, созданные Китаем не имеют под собой оснований для утверждения, что это именно те острова, скалы и рифы и находятся именно в указанном состоянии, как это зафиксировали документы, поданные в международные судебные инстанции Филиппинами.

Третья причина — стремление Китая к укреплению собственных позиций в диалоге с АСЕАН. Путем расширения площади контролируемых островов Китай делает акцент на демонстрационный эффект своего могущества в военном плане, таким образом подталкивая оппонентов из стран ЮВА на признание прокитайских условий урегулирования проблемы. А если конкретнее, то таковыми являются благоприятные условия реализации ключевых инициатив экономического сотрудничества, к которым имеет интерес Китай — Региональное всеобъемлющее экономическое партнерство (РВЭС) и Морской Шелковый путь XXI века.

Слишком активизированная политика КНР в Южно-Китайском море вызвала само собой разумеющееся противодействие США. Обозначим ключевые факторы обеспокоенности Вашингтона.

Прежде всего, отметим, что мероприятия, проводимые Китаем, противоречат позиции США по вопросу свободы судоходства в Южно-Китайском море. В соответствии с этой позицией свобода судоходства наделена отчетливым военным измерением: боевые корабли США и союзников должны обладать доступом в любую точку мирового океана, в том числе и в акватории Южно-Китайского моря. В связи с этим, усиливая собственное присутствие в Южно-Китайском море, Пекин приводит к осложнению условий военно-морской деятельности Вашингтона.

Действия Китая могут спровоцировать потенциальные затруднения для американского вмешательства в случае гипотетического кризиса в Тайваньском проливе и на Корейском полуострове. Из этого следует, что могут еще больше окрепнуть сомнения региональных партнеров и союзников в способности Вашингтона и далее выступать в роли гаранта международной стабильности в АТР².

Данный сценарий кажется Вашингтону как наиболее вероятный, учитывая следующее обстоятельство. Одно из негласных «правил игры» в регионе, тех, что сложились после завершения «холодной войны» и поддерживались системой американских альянсов, заключается в отказе от силового метода решения территориальных проблем. Действия Китая, в которых явно прослеживаются демонстрация силовых возможностей и стремление к давлению на оппонентов, выступают как вызов функционирующей в АТР системе поддержания международной стабильности, в качестве основы для которой выступает американоцентричная система коллективной безопасности.

¹ Богатуров А. Д. Системная история международных отношений. Т. 3. События 1945—2003 гг. М., 2013.

² Там же.

Политика Пекина создает опасный прецедент в других частях мира для интересов Вашингтона. К примеру, сужение «окна возможностей» для американских ВМС на множестве участков Средиземного моря и Персидского залива, где взаимно накладываются территориальные притязания различных стран, может негативно сказаться на эффективности сбора информации военного характера в экономических секторах стран данных регионов, а также, если это будет необходимо, высадке сухопутного десанта. Это, в свою очередь, приведет к кардинальному изменению содержания глобальной военно-морской стратегии США.

В попытке предотвращения каждого из вышеперечисленных сценариев США активизировали программу FONOP (расшифровка: *Freedom за Navigation Operations*), суть которой состояла в демонстрационных проходах боевых кораблей Штатов через Южно-Китайское море. Заявив о том, что в акватории Южно-Китайского моря «США будут совершать воздушные и морские облеты любых территорий, если это не идет вразрез с нормами международного права, как это происходит в других регионах мира», Соединенные Штаты подкрепили слова делом. Самым резонансным мероприятием оказалось совершенное в конце октября — начале ноября 2015 г. прохождение американского эсминца Лассен через воды, которые прилегают к подконтрольному Китаю острову Суби архипелага Спратли. На протест Пекина Вашингтон ответил заявлением о том, что США намерены совершать обходы двенадцатимильной зоны островов Спратли по два раза в квартал.

Анализируя последствия подобного развития событий, выделим наиболее важные из них. Прежде всего, нанесен ущерб репутации США. Мероприятия по направлению FONOP имели, очевидно, китайский подтекст, в то время как Китай является далеко не единственным претендентом на острова Южно-Китайского моря. В связи с чем стремление Вашингтона к расколу региона путем его консолидации на антикитайской основе было выявлено со всей отчетливостью. Антикитайский «шлейф» комментария Барака Обамы о цели Тихоокеанского партнерства лишь усилила сложившиеся впечатления. Это для стран данного региона значит только одно: «век Азии» может и не наступить, и вполне очевидно, кто чинит препятствия данному исходу. Во-вторых, в регионе в адрес Вашингтона полетел шквал критики о том, что он в реальности остерегается Пекина.

В-третьих, отказ в третьем заседании участников СМО АСЕАН+8 от принятия итоговой декларации в большинстве своем был обусловлен тем, что США настаивали на том, чтобы в текст декларации было включено положение о Южно-Китайском море. Это было сознательной попыткой дистанцироваться от чувствительных тем, одна из которых — проблема Южно-Китайского моря. Настаивая на том, чтобы эта проблема была упомянута в тексте итогового документа, США ставили под сомнение не только действующий «modus operandi», но также и позиции АСЕАН в качестве координатора многостороннего диалога касательно вопросов азиатско-тихоокеанской деятельности.

Приверженность положениям Декларации поведения сторон в Южно-Китайском море 2002 г., которая подтверждена сторонами, также не идет на укрепление авторитета АСЕАН, поскольку противоречит 4-ой Статье Декларации. С позиции КНР подключение США к урегулированию конфликта, не имеющих территориальных притязаний в Южно-Китайском море, легитимным не является. Отсюда появляются основания на новую порцию критики по отношению к Ассоциации, вплоть до того,

что ведется «нечестная игра» по отношению к проблеме Южно-Китайского моря¹.

В итоге действия Китая и США касательно вопроса по Южно-Китайскому морю привели к еще большей «раскачке» проблемы. С появлением дополнительного фактора конфронтация выросла: Китай и США опубликовали ряд концептуальных документов, определяющих их политику на морских рубежах. И если в XX в. основной целью американской Стратегии развития морской мощи являлось укрепление глобального лидерства Соединенных Штатов в сфере военно-морского флота, то у Китая степень глобализации военно-морских интересов в его новой Военной стратегии очень ярко контрастирует с предшествующим концептуальным, преимущественно оборонительным видением Пекином функций военно-морского флота. С учетом усиления влияния данной проблемы Южно-Китайского моря на мировую торговлю и мировое развитие в целом дальнейшее нарастание американско-китайского соперничества там можно расценивать как свершившийся факт.

По итогам вышеперечисленных основных вариантов развития событий обозначим три ключевых сценарных варианта. Во-первых, замена Декларации поведения сторон в Южно-Китайском море в 2002 г. на Кодекс поведения приобрела характер еще более проблематичный. Хотя бы по той причине, что с позиции Китая призывы США к ускорению Кодекса поведения являются нелегитимными, а стремление Вашингтона к сплочению региона с антикитайской риторикой проявилось со всей очевидностью. Несмотря на то, что ни одна страна АСЕАН не стала присоединяться к FONOP, некоторые страны прямым либо косвенным образом поддержали действия в Южно-Китайском море авиаразведки США Р-8 «Посейдон».

Во-вторых, международная обстановка в АТР приобретает черты все большей неуправляемости. Очевидна дальнейшая эскалация гонки вооружений между странами. Так, вполне возможно, что Китай разместит военную технику на тех островах Спратли, где полным ходом ведется создание искусственных насыпей.

В-третьих, имеются веские основания ожидать того, что активизируется политика Китая по реализации проекта «Один пояс, один путь», в которой будет акцентировано развитие Экономического пояса Шелкового пути как противодействие усилению нестабильности на морских судоходных маршрутах.

Вышесказанное дает шансы укрепления позиций России в приоритетах ее азиатско-тихоокеанских партнеров. Нарастание полемики США и Китая по вопросу свободы судоходства для региона актуализирует необходимость разработки альтернативных транспортных маршрутов, в том числе — Транссибирской магистрали и Северного морского пути. Подрыв авторитета АСЕАН в форматах азиатско-тихоокеанского многостороннего сотрудничества вызывает повышенный ее интерес в партнерстве для поддержки ее центральной роли, а Россия таким партнером является.

¹ Ли Г. Стратегия «нити жемчуга» в контексте морской политики КНР // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2014. № 4.

ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЯ НАЛОГОВОГО КОНТРОЛЯ

Аннотация. В статье рассматриваются и анализируются понятия термина «налоговый контроль». Дается определение указанного термина различными учеными и специалистами. Автором формулируется собственное определение налогового контроля, которое целесообразно внести в законодательство. Освещены сущность и цели налогового контроля. Проведен анализ судебной практики в отношении понятия и направлений налогового контроля. Делается вывод о необходимости разделения терминов «налоговый контроль» и «контроль за соблюдением налогового законодательства».

Ключевые слова: налоговый контроль, уполномоченные органы, налогоплательщики, законодательство о налогах и сборах, налогообложение.

© Nikitina A.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

PROBLEMS OF DEFINITION O F THE CONCEPT OF TAX CONTROL

Abstract. The article deals with and analyzes the concepts of the term «tax control». The definition of this term is given by various scientists and specialists. The author formulates his own definition of tax control, which it is advisable to introduce into the legislation. The essence and the purposes of the tax control are covered. The analysis of judicial practice regarding the concept and directions of tax control is carried out. The conclusion is made about the need to separate the terms «tax control» and «control over compliance with tax legislation».

Keywords: tax control, authorized bodies, taxpayers, legislation on taxes and fees, taxation.

В Российской Федерации осуществляется непрерывный процесс реформирования и усовершенствования законодательства о налогах и сборах. Законодатель важнейшей задачей считает своевременно и быстро реагировать на нарушения налогового права, появление новых схем по уклонению от уплаты налогов и сборов, а также на поступление обязательных налоговых платежей в доход государства, с нарушением установленного нормативными актами срока. Для решения данного вопроса необходим результативный и качественно организованный нало-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. А. Мальцев.**

говый контроль.

Согласно п. 1 ст. 82 Налогового кодекса Российской Федерации (далее — НК РФ) налоговым контролем признается деятельность уполномоченных органов по контролю за соблюдением налогоплательщиками, налоговыми агентами и плательщиками сборов, плательщиками страховых взносов законодательства о налогах и сборах в порядке установленном Кодексом. Многие ученые не совсем согласны с данным определением, рассмотрим авторские понятия данного термина.

Согласно определению К. В. Новоселова¹, налоговый контроль это особый вид деятельности, который является элементом организационно-правовой системы управления, которую разрабатывает и формирует государство. Налоговый контроль осуществляют специально уполномоченные органы, в результате работы которых, создаются условия по исполнению своих обязанностей для налогоплательщиков. В обязанности данных органов входит реализация мер ответственности за совершенные налоговые правонарушения. В ходе своей работы, специально уполномоченные органы также осуществляют принудительные налоговые изъятия в бюджет Российской Федерации, после обнаружения оснований, предусмотренные действующими нормативными актами, для проведения данного мероприятия.

С. В. Мирошник, О. Е. Немыкина, Н. В. Девярых² разделяют точку зрения К. В. Новоселова в том, что налоговый контроль это деятельность уполномоченных государственных органов. Специально уполномоченные органы, в процессе осуществления налогового контроля, дают правовую оценку действиям всех участников налоговых правоотношений. Основной задачей данных органов является — защита интересов государства, выражающейся в привлечении к ответственности правонарушителей и своевременном пресечении нарушений налогового законодательства.

Поскольку налоговые поступления в бюджет, являются одним из главнейших источников дохода государства, А. В. Демин³ считает, что налоговый контроль это один из важнейших этапов налогообложения в Российской Федерации.

А. В. Брызгалин и Д. А. Ильиных⁴ считают налоговый контроль совокупностью приемов и способов, предусмотренных действующим налоговым законодательством, оперируя которыми, служащие специально уполномоченных органов следят за надлежащим исполнением нормативно правовых актов, регулирующих налогообложение в Российской Федерации, и контролируют: полноту, правильность и своевременность исчисления сумм налога, поступающего в бюджет государства.

По мнению И. И. Кучерова⁵ налоговый контроль является одним из главных направлений финансового контроля. Деятельность, по исполнению налогового контроля, осуществляют служащие специально уполномоченных органов, применяя выработанные формы и методы. Главной задачей налогового контроля должно быть воспитание налоговой дисциплины субъектов налоговых правоотношений, предотвращая неисполнение норм законодательства Российской Федерации. Основной целью налогового контроля юрист считает: разработку и внедрение совер-

¹ Новоселов К. В. Контроль налоговых органов за налогообложением прибыли организаций : дис. канд. экон. наук. Екатеринбург, 2005.

² Мирошник С. В., Немыкина О. Е., Девярых Н. В. Актуальные вопросы обеспечения налогового контроля // Теория и практика общественного развития. 2015. № 19.

³ Демин А. В. Налоговое право России : учеб. пособие. Красноярск : РУМЦ ЮО, 2006.

⁴ Брызгалин А. В., Ильиных Д. А. Налоговый контроль // Налоги и финансовое право. 2011. № 5.

⁵ Кучеров И. И., Судаков О. Ю., Орешкин И. А. Налоговый контроль и ответственность за нарушение налогового законодательства. М. : Норма, 2009.

шенной, отвечающей современной действительности, системы налогообложения в стране. Поскольку, налоговый контроль осуществляет Федеральная налоговая служба, которая не обладает правом законоотворчества, на наш взгляд, данная цель налогового контроля не совсем корректна, разработкой системы налогообложения должны заниматься законодательные органы, учитывая опыт работы специально уполномоченных органов, в компетенцию которых входит его осуществление.

Д. Г. Черник и другие авторы¹, формулируют понятие налогового контроля, как контроль, направленный на отслеживание полноты, правильности и своевременности исчисления, субъектами налоговых правоотношений, сумм налогов и сборов в бюджет Российской Федерации.

Г. Г. Безруков и А. В. Козырев² налоговый контроль определяют как результативную деятельность специально уполномоченных органов исполнительной власти. В целях проведения налогового контроля, применяют современные экономические, финансовые и правовые методы, так как налоговый контроль охватывает экономическую, финансовую и правовую сферу деятельности. В своей деятельности контролирующие органы особое внимание уделяют применению информационных технологий при этом, не нарушая ст. 102 НК РФ о налоговой тайне. Основная цель налогового контроля, по мнению указанных специалистов, является гарантирование исполнения законодательства о налогах и сборах в полном объеме и в установленный нормативными актами срок, всеми субъектами налоговых правоотношений в Российской Федерации.

Согласно определению Конституционного Суда РФ от 25 января 2012 г. № 172-О-О налоговый контроль является элементом правового механизма, который выступает гарантом исполнения ст. 57 Конституции РФ, предусматривающей обязанность субъекта налоговых правоотношений, уплачивать законно установленные налоги и сборы.

Таким образом, анализируя и обобщая вышеперечисленные определения, можно сделать следующий вывод, что ученые выделяют несколько трактовок термина «налоговый контроль».

Во-первых, налоговый контроль выступает в роли особенной деятельности специально уполномоченный государством органов в компетенцию, которых входит проверка исполнения законодательства о налогах и сборах всеми участниками налоговых правоотношения. Хотя по нашему мнению, не совсем верно характеризовать налоговый контроль только, как деятельность специально уполномоченных органов по контролю, за соблюдением налогового законодательства, так как не маловажную роль играют методика и правовой аспект налогового контроля.

Во-вторых, под налоговым контролем можно понимать комплекс мероприятий, способов, приемов, действий, операций и методов по контролю за соблюдением всех норм налогового законодательства. В свою очередь данная трактовка также не может считаться полной, так как не включает перечень участников налоговых правоотношений, которые осуществляют все перечисленные мероприятия, то есть специально уполномоченный государством органов в компетенцию, которых входит контроль исполнения законодательства о налогах и сборах всеми субъектами

¹ Черник Д. Г., Павлова Л. П., Дадашев А. З., Князев В. Г., Морозов В. П. Налоги и налогообложение. М.: ИНФРА-М, 2001. С. 268—269.

² Безруков Г. Г., Козырев А. В. Сущность налогов и налогового контроля // Известия УрГЭУ. 2015. № 1 (57). С. 47—52.

налоговых правоотношения.

Анализируя судебную практику в части налоговых правонарушений, можно с уверенностью заявить, что налоговый контроль выступает одним из способов установления приступных схем ухода от уплаты налогов субъектами налоговых правоотношений.

Таким образом, налоговый контроль является одним из главнейших инструментом налогового права, так как законодатель четко сформулировал права, обязанности и рамки в которых может осуществлять свою контролируемую деятельность специально уполномоченный государством орган, за соблюдением налогоплательщиками всех норм налогового права.

Необходимо обратить внимание на то, что в определении данным п. 1 ст. 82 НК РФ нет упоминания, что налоговый контроль может осуществляться не только специально уполномоченными государством органами, но и самими налогоплательщиками, а также другими участниками налоговых правоотношений. Примером такого контроля может быть внутренний налоговый контроль, проводимой сотрудниками организации-налогоплательщика, аудиторский контроль, контроль со стороны регистрирующих органов и др. Следовательно, определение данное законодателем не полностью отражают объект и цели налогового контроля.

Выше сказанное позволяет сделать вывод, что в большинстве случаев налоговый контроль значительным числом людей воспринимается, как государственный и лишь немногие в своих определениях упоминают о негосударственном финансовом контроле. Внутренний налоговый контроль не регламентируется со стороны государства, правила, способы и методы его проведения устанавливаются распоряжениями и документами, разработанными самим налогоплательщиком. При выявлении нарушений с помощью данного налогового контроля, налогоплательщик их исправляет самостоятельно и не несет санкций со стороны государства.

Целесообразно разделить два таких понятия как «контроль за соблюдением налогового законодательства» и «налоговый контроль». «Налоговый контроль» можно выделить из более общего понятия «контроль за соблюдением налогового законодательства». Налоговый контроль выступает составной частью финансового контроля, который определяется как: «контроль со стороны уполномоченных государством органов и организаций за законностью действий в процессе собирания, распределения и использования денежных фондов государства и муниципальных образований в целях осуществления эффективной финансовой политики в обществе для обеспечения прав и свобод граждан»¹. Из определения финансового контроля ясно, что он распространяется не только на действия направленные на собирание сумм налогов, но и на надзор за расходованием денежных средств в целях проведения самих мероприятий по налоговому контролю, осуществляемыми специально уполномоченными государством органами.

Контроль за соблюдением законодательства о налогах и сборах направлен на надзор за надлежащим исполнением нормативных положений, регулирующих порядок налоговых отчислений субъектами налогового права в бюджетную систему Российской Федерации. Налоговый контроль, в свою очередь, направлен на обеспечение своевременного и полного исполнения своих обязанностей налогоплательщиками, плательщиками сборов и налоговыми агентами.

Рассматривая определение налогового контроля, данное НК РФ, можно с уве-

¹ Кучеров И. И. Налоговое право России : курс лекций. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2006. С. 236.

ренностью сказать, что его основным направлением выступает надзор только таких объектов которые определены Кодексом, а самое главное, налоговый контроль могут осуществлять только лица, наделенные государством специальной компетенцией. Таким образом, напрашивается вывод, что другие участники налоговых правоотношений могут проводить только внутренний контроль за соблюдением законодательства о налогах и сборах и который не включается в общее его определение.. Следовательно, мероприятия и деятельность по надзору за своевременной и полномерной уплатой налоговых платежей и сборов, осуществляемые налоговыми органами относится к налоговому контролю, а надзор за соблюдением и исполнением норм законодательства должно относиться к контролю за соблюдением налогового законодательства Российской Федерации.

СПОСОБЫ И МЕХАНИЗМ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

Аннотация. В статье затрагивается вопрос о способах защиты предпринимательства, рассматриваются органы, которые обеспечивают восстановление нарушенного права, анализируются формы защиты прав и интересов предпринимателей.

Ключевые слова. предпринимательская деятельность, форма защиты прав и интересов, органы обеспечивающие восстановление нарушенных или оспоренных прав, способы защиты прав.

© Vostrukhina A.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

WAYS AND MECHANISM OF PROTECTION OF ENTREPRENEURS' RIGHTS

Abstract. The article deals with the question of how to protect entrepreneurship, considers the bodies that ensure the restoration of the violated right, analyzes the forms of protection of the rights and interests of entrepreneurs.

Keywords: entrepreneurial activity, form of protection of rights and interests, bodies providing restoration of violated or disputed rights, ways of protection of rights.

Несмотря на то, что предпринимательство имеет более зрелый возраст, чем само Российское государство, оно, как вид деятельности и бизнеса, зародилось в России совершенно недавно.

В СССР предпринимательской деятельности не было — она была запрещенной и осудительной. С падением «железного занавеса» в стране разрушились старые жизненные стереотипы. У народа появилось желание к улучшению жизни.

Одной из основ и надежд для общества тех лет стала предпринимательская деятельность.

В современной России право заниматься предпринимательской деятельностью закреплено в ст. 34 Конституции Российской Федерации. С появлением предпринимателей, возникла и необходимость защиты их прав и интересов.

Основным способом защиты прав и охраняемых законом интересов является судебный порядок, и тому подтверждение возрастание роли судебной защиты, расширение компетенции судебных органов.

Правовой основой, регулирующий порядок осуществления судебной защиты закреплен в п. 1 ст. 11 ГК РФ, согласно которой защиту нарушенных или оспариваемых прав предпринимателей, как и других субъектов права, осуществляют в соответствии с установленной процессуальным законодательством подведомственно-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Е. А. Кобзева.**

стью суды, а также третейские суды.

Органами, которые обеспечивают восстановление нарушенного или оспоренного права, являются Конституционный Суд РФ, суды общей юрисдикции.

Роль Конституционного Суда РФ в защите нарушенных или оспоренного права значительно шире, это обусловлено конституционным закреплением понятие «права и свободы граждан» (ч.1 ст. 125 Конституции РФ).

Конституционные положения и конституционные принципы осуществляют защиту и физических и юридических лиц.

Конституционный Суд РФ вправе признать акт неконституционным, если его положения противоречат принципам и нормам международного права¹. Это представляет возможность предпринимателям оспаривать неконституционные акты федеральных органов государственной власти, органов субъектов РФ и органов местного самоуправления, опираясь на конституционный принцип неотчуждаемости прав и свобод, путем подачи соответствующей жалобы непосредственно в Конституционный Суд РФ. Однако для подачи жалобы необходимо учесть некоторые обстоятельства.

Жалоба может быть подана даже в том случае, если исчерпаны все возможности по защите прав и законных интересов, имеется ввиду, что жалоба была рассмотрена в во всех судебных инстанциях, гражданин имеет право обратиться в Конституционный суд, не согласившись с решением, принятым в надзорном порядке. Жалоба может быть рассмотрена лишь после обращения в общий суд.

Конституционный Суд РФ в соответствии со своей компетенцией (ст. 125 Конституции РФ) рассматривает четыре основные категории дел:

— по запросам ряда органов власти, включая Верховный Суд РФ, разрешает дела о соответствии Конституции РФ федеральных законов, нормативных актов Президента РФ, Совета Федерации РФ, Государственной Думы РФ, а также законов и иных нормативных актов субъектов РФ;

— споры о соотношении компетенции между органами государственной власти различных уровней;

— по жалобам на нарушение конституционных прав и свобод граждан и по запросам судов проверяет конституционность закона, примененного или подлежащего применению в конкретном деле;

— по запросам ряда органов власти дает толкование Конституции РФ.

В судах общей юрисдикции рассматриваются споры, связанные с предпринимательской деятельностью: споры о восстановлении прав по утраченным ценным бумагам на предъявителя или ордерным ценным бумагам (п. 7 ст. 262 ГПК РФ)²; заявления граждан и организаций на неправомерные действия и решения органа государственного управления и должностного лица, считающих, что их права и свободы нарушены (п. 1 ст. 254 ГПК РФ), а также суды общей юрисдикции рассматривают заявления граждан, которые считают неправильными совершенные нотариальные действия или отказ от их совершения (ст. 310 ГПК РФ).

Суду общей юрисдикции подведомственны споры, в которых принимают участие иностранные организации и организации с иностранными инвестициями (п. 2. ст. 22 ГПК РФ).

¹ Федеральный закон от 21 июля 1994 г. № 1-ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации».

² Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14 ноября 2002 г. № 138-ФЗ.

К формам внесудебной защиты прав и интересов предпринимателей относятся: нотариальная защита, третейское разбирательство, досудебный (претензионный) порядок урегулирования споров.

Рассмотрим более конкретно каждую из этих форм.

Нотариальная защита, как одна из внесудебных форм защиты прав и интересов предпринимателей, имеет следующие особенности реализации: предметом нотариальной деятельности являются бесспорные дела; не используются принципы публичности, состязательности; нотариальные действия совершаются нотариусом только единолично¹.

Характерной чертой третейского суда является широкое применение усмотрения сторон. В частности, стороны по своему усмотрению могут определить число третейских судей и согласовать процедуру их назначения. Передача сторонами спора на рассмотрение третейского суда может быть осуществлена двумя способами: включением в предпринимательский договор специальной третейской оговорки; заключением отдельного соглашения о передаче спора на разрешение третейского суда.

Если для определенной категории споров федеральным законом установлен претензионный или иной досудебный порядок урегулирования либо он предусмотрен договором, спор передается на разрешение арбитражного суда после соблюдения такого порядка².

Так согласно Гражданскому кодексу Российской Федерации (далее — ГК РФ) требование об изменении или о расторжении договора может быть заявлено стороной в суд только после получения отказа другой стороны на предложение изменить или расторгнуть договор, либо неполучения ответа в срок, указанный в предложении или установленный законом, либо договором, а при его отсутствии — в тридцатидневный срок (п. 2 ст. 452 ГК).

В случае несоблюдения претензионного или иного досудебного порядка урегулирования спора с ответчиком, если это предусмотрено федеральным законом или договором, иск оставляется без рассмотрения (п. 2 ст. 148 АПК РФ). Доказательством соблюдения истцом досудебного порядка служат копия претензии и документ, подтверждающий ее направление ответчику.

Защита прав и интересов предпринимателей является одной из приоритетных и важных задач стоящих перед государством. Деятельность предпринимателя всегда сопряжена с определенным риском. Причиной этого могут быть как объективные обстоятельства, так и возможность ущемления прав предпринимателя со стороны третьих лиц, органов власти и управления и даже самого государства. Защита прав и интересов предпринимателей является частью правового режима предпринимательства, установленного Конституцией РФ.

Только установление соответствующих законодательных положений может твердо гарантировать права предпринимателя и способствовать успешному развитию предпринимательской деятельности. Одним из основных источников налоговых поступлений в казну государства являются доходы от предпринимательской деятельности. Этот факт делает предпринимательство жизненно необходимым для самого государства.

¹ Основы законодательства Российской Федерации о нотариате (утверждены ВС РФ 11 февраля 1993 г. № 4462-1).

² «Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации» от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ.

© **Огнева И. А.**
кандидат юридических наук, доцент
(Российский государственный гуманитарный университет)

© **Булкина Д. А.**
студент (Российский государственный
гуманитарный университет)

**ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В ОТНОШЕНИИ ПРОМЫСЛОВ И КУЛЬТУР
КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА**

Аннотация. В статье рассматривается процесс регулирования национальной политики Российской Федерации в отношении промыслов и культур коренных малочисленных народов Севера. Проводится анализ нормативных правовых актов, затрагивающие тему правового статуса коренных малочисленных народов Севера. Также, в статье рассматриваются методы решения, а также предлагаются варианты восполнения лакун законодательства, регулирующих взаимоотношения между коренными малочисленными народами Севера и другими субъектам Российской Федерации.

Ключевые слова малочисленные народы, национальная политика, гражданское право, развитие.

© **Ogneva I.**
PhD in law, associate professor
(Russian state University for the Humanities)

© **Bulkin D.**
student (Russian state
University for the Humanities)

**LEGAL ASPECTS OF THE STATE POLICY
OF THE RUSSIAN FEDERATION IN RELATION
TO THE CRAFTS AND CULTURES OF INDIGENOUS
MINORITIES OF THE NORTH**

Abstract. In article deals with the process of regulation of the national policy of the Russian Federation in relation to the crafts and cultures of indigenous minorities of the North. An analysis of normative legal acts affecting the legal status of indigenous small-numbered peoples of the North is being carried out. In addition, the article discusses the methods of solution, as well as offers options for filling gaps in legislation regulating the relationship between indigenous small-numbered peoples of the North and other subjects of the Russian Federation.

Keyword: small nations, national policy, civil law, development.

В последнее время очень сильно снизилось влияние многообразной культуры и промыслов коренных малочисленных народов Севера России на другие части нашей страны. Это обусловлено тем, на мой взгляд, что не так активно идет распространение информации, касающихся культуры, образов жизни данных регионов России, что ведет к снижению интереса в данной сфере. Тема, на мой взгляд, как раньше, так и сейчас, является достаточно актуальной.

Целью данного доклада является ответ на вопрос «Каким образом, с правовой точки зрения, возможно интегрировать промысловую деятельность и сферу культуры коренных малочисленных народов Севера с аналогичными сферами в Центральной части России».

Научную проблему я решила с помощью исследования и анализа различных правовых источников, а также в попытках поиска способов модернизации и дополнения законодательства.

Если задать вопрос, для чего нужно и почему интересно изучать данный вопрос, можно сказать, что для того, чтобы выровнять некое расхождение и устранить недопонимание в сфере жизнедеятельности и культуры между коренными малочисленными народами Севера и жителями других частей нашей страны.

Для выявления основных положений я проанализировала ряд нормативных актов, которые регулируют вопросы, затрагиваемые в моем докладе. В основной список вошли:

- Указ Президента Российской Федерации от 19 декабря 2012 г. № 1666 «О Стратегии государственной национальной политики Российской Федерации на период до 2025 года»
- Указ Президента Российской Федерации от 24 декабря 2014 г. № 808 «Об утверждении Основ государственной культурной политики»
- Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 82-ФЗ «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации».

Первая часть касается сферы промыслов коренных малочисленных народов Севера, а, то есть их взаимодействие с промышленностью других регионов России.

Промыслы коренных малочисленных народов Севера (в которые, как многие знают, входят: животноводство, рыболовство, собирательство.) в состоянии усовершенствовать рыночно-экономические отношения между регионами России, с помощью поставки сырья фабрикам и заводам, которые производят товар, относящийся к вышеперечисленным отраслям производства.

Данное действие может решить одну из многочисленных задач, поставленных в Стратегии государственной национальной политики РФ.

Но, к сожалению, в российском законодательстве, на сколько мне известно, отсутствует нормативный акт, который мог бы регулировать права и обязанности двух сторон, именно в этих, конкретных отношениях. Я думаю, что руководствоваться общими положениями договора поставки, которые прописаны в § 3 гл. 30 ГК РФ, не стоит, так как, на мой взгляд, они могут неким образом, если тактично будет так сказать, «ущемлять» права поставщиков в лице коренных малочисленных народов Севера, так как их деятельность совершенно не носит массовый характер и может, в определенные моменты, не удовлетворять глобальные потребности заводов в количестве сырья.

Теперь я хотела бы перейти ко второй части выводов по своему исследованию, а, то есть, повышение интеграции культур коренных малочисленных народов Севера

России на другие различные регионы. В этом случае я обратилась к Указу Президента Российской Федерации «Об утверждении Основ государственной культурной политики». Все знают, насколько глубокими, масштабными и необъятными являются культуры народов Севера. В России проводятся культурные мероприятия, которые, в большинстве случаев идут под одним названием «Неделя коренных малочисленных народов Севера», но к сожалению, они носят единичный характер.

Проведя некий «социологический опрос», в кругу ближайшего моего окружения, я выявила, что вообще распространение идеи, которая могла бы возбудить интерес к данному вопросу практически отсутствует.

На этом фоне у меня появилась идея о распространении с помощью проведения определенных мероприятий в образовательных учреждениях, которые могли бы показать разнообразие и богатство культур коренных малочисленных народов Севера, тем самым это могло бы способствовать решению еще одной задачи Стратегии государственной национальной политики Российской Федерации.

То есть, существует возможность, еще с ранних лет, детям и подросткам привить отрицательное отношение к межэтническому неравенству и конфликтам и уважение, и интерес не только к культурам коренных малочисленных народов, но и других культур в целом.

В завершении своего доклада я хотела бы сказать, что, на мой взгляд, нашему законодательству не хватает определенной конкретизации, которая выражается в отсутствии ответов на вопрос «как это осуществить» (это крайне субъективное мнение).

А также, на мой взгляд, главной задачей в национальной политики РФ является установление партнерских отношений между субъектами Российской Федерации и различными регионами Северной части России.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНСТИТУТА СУБСИДИАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Вопросы привлечения к субсидиарной ответственности руководителей, учредителей (участников) юридического лица по его долгам актуальны для различных участников экономических отношений: государства и отдельных хозяйствующих субъектов. Государство, благодаря существованию института субсидиарной ответственности, получает дополнительный рычаг для возмещения убытков, нанесенных бюджету, а добросовестные хозяйствующие субъекты имеют возможность своевременно восполнить свои оборотные средства, замороженные в кредиторской задолженности. В работе анализируются зарубежные подходы к вопросам привлечения к субсидиарной ответственности, тенденции развития отечественных подходов и современное состояние института субсидиарной ответственности в Российской Федерации, последние нововведения в законодательстве упрощающие порядок взыскания долгов с недобросовестных контрагентов.

Ключевые слова: субсидиарная ответственность, субсидиарное обязательство, банкротство (несостоятельность) юридического лица, органы управления должника, государственное регулирование.

© Lysenko E.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

MODERN TRENDS AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF THE INSTITUTE OF VICARIOUS LIABILITY IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The issues of bringing to subsidiary responsibility of managers, founders (participants) of a legal entity on its debts are relevant for various participants of economic relations: the state and individual economic entities. The state, thanks to the existence of the institution of subsidiary liability, receives an additional lever to compensate for the losses incurred by the budget, and bona fide business entities have the opportunity to make timely payments for their working capital, frozen in accounts payable. The paper analyzes foreign approaches to the issues of vicarious liability, trends in the development of domestic approaches and the current state of

¹ Научный руководитель — доктор философских наук, профессор, заведующий кафедрой «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **А. П. Овечкин**.

the Institute of subsidiary liability in the Russian Federation, the latest innovations in the legislation simplifying the procedure for debt collection from unscrupulous contractors.

Keywords: subsidiary liability, subsidiary obligation, bankruptcy (insolvency) of a legal entity, debtor's management bodies, state regulation.

В отечественной юридической науке вопросам привлечения к субсидиарной ответственности долгие годы не уделялось должного внимания. Это было обусловлено государственной формой собственности и отсутствием частных компаний. В советском законодательстве нормы, предусматривающие субсидиарную ответственность, имели место исключительно в частном праве и сводились к субсидиарной ответственности родителей (усыновителей, попечителей) за причинение вреда их несовершеннолетними детьми¹

Новым этапом в развитии гражданского права и его отдельных институтов, включая нормы, закрепляющие субсидиарную ответственность, было принятие в 1991 г. Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик (утверждены Верховным Советом СССР 31 мая 1991 г. № 2211-1). Данный документ ввел в законодательный оборот целый ряд норм, отвечающих требованиям рыночной экономики. Кроме того, в ч. 3 ст. 15 данного документа было зафиксировано, что в случае, если банкротство (несостоятельность) юридического лица вызвано неправомерными действиями собственника его имущества, он отвечает по обязательствам юридического лица при недостаточности средств последнего для удовлетворения требований кредиторов.

Принятые в 1992 г. Закон РФ от 10 июля 1992 г. № 3266-1 «Об образовании» и в 1994 г. постановление Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 908 «Об утверждении Типового устава казенного завода (казенной фабрики, казенного хозяйства), созданного на базе ликвидированного федерального государственного предприятия», развивали положение ст. 15 Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик о субсидиарной ответственности применительно к конкретным субъектам: образовательному учреждению и казенному предприятию.

Впервые понятие «субсидиарная ответственность» было закреплено в России на законодательном уровне в 1994 г., в ст. 399 ГК РФ.

Субсидиарная ответственность по обязательствам юридических лиц была также предусмотрена в разработанных на основе ГК РФ федеральных законах, таких как «Об акционерных обществах», «Об обществах с ограниченной ответственностью», «О производственных кооперативах», «О несостоятельности (банкротстве)», «О некоммерческих организациях» и др.

Выделение субсидиарной ответственности как особого вида гражданско-правовой ответственности за проступок руководителей, учредителей (участников) юридического лица, влекущий за собой возмещение вреда и ущерба кредиторам, является особенностью национальной системы частного права России².

Современным зарубежным кодификациям этот вид ответственности неизвестен. В англо-американском (общем) праве аналоги также не встречаются. Иностранное право оперирует понятием «субсидиарное обязательство» при регулиро-

¹ Яичков К. Система обязательств из причинения вреда в советском праве // Вопросы гражданского права : сб. ст. М. : Изд-во МГУ, 1957. С. 145—200.

² Рыков И. Субсидиарная ответственность в Российской Федерации // Статут. 2017. С. 12—28.

вании распределения ответственности между несколькими должниками и вне контекста гражданско-правовой ответственности за причинение вреда.

Особый интерес для нас представляет опыт Германии, которая с Россией находится в одной правовой системе. Разновидностью субсидиарных обязательств в германском праве являются: залог движимости («Pfandrecht») и недвижимости («Gesamt-, Brief-, Buchhypothek»); поручительство («Burgschaft»); неограниченная ответственность персонально (лично) ответственного товарища (полного товарища или комплиментария) перед кредиторами командитного товарищества и командитного товарищества на акциях; ограниченная размером невнесенного, а также возвращенного вклада личная ответственность командитиста перед кредиторами соответствующего товарищества; субсидиарная ответственность членов правления акционерного общества, законного представителя управляющего предприятия, самого управляющего предприятия, членов наблюдательного совета, а также членов правления главного общества (в случае присоединения) перед кредиторами последнего за ущерб, причиненный акционерному обществу, если они грубо пренебрегли обязанностью заботливости и добросовестности управляющего и если кредиторы не смогли добиться удовлетворения своих требований от самого общества; субсидиарная ответственность членов правления и членов наблюдательного совета акционерного общества перед кредиторами общества в случае причинения обществу ущерба в связи с невнесением убыточной сделки в отчет об отношениях общества с родственными предприятиями или нарушения обязанности по проверке такого отчета или несообщения о результатах проверки общему собранию; субсидиарная ответственность конкурсного управляющего перед кредиторами конкурсной массы; субсидиарная ответственность членов кооператива в случае неудовлетворения требований конкурсных кредиторов кооператива.

Аналогичные виды субсидиарных обязательств закреплены в Швейцарском Гражданском кодексе и Швейцарском Обязательственном Законе, в законодательстве Италии, Нидерландов, Испании, Франции.

Гражданским кодексом провинции Квебек (Канада) в качестве субсидиарных обязательств предусмотрены поручительство и залог.

В США в качестве субсидиарных обязательств рассматриваются залог — ипотека движимости и поручительство — гарантия, являющиеся субсидиарными обязательствами, если это предусмотрено соответствующими договорами. Американский суд может также возложить субсидиарную ответственность по долгам юридического лица на руководителей юридического лица, участников (учредителей, материнские корпорации, товарищей) в случаях его несостоятельности, но только в узко ограниченных законом случаях: при нарушении положений законодательства о банкротстве, «снятии корпоративной маски» (piercing the corporate veil), либо смешении активов должника с активами учредителей.

Гражданское право Англии содержит нормы о залоге, гарантии или поручительстве, обязательства по которым являются субсидиарными в том случае, если это специально оговорено в соответствующих договорах. Английским законом также предусмотрено, что полный товарищ и товарищ (вкладчик) в товариществе на вере отвечают по долгам фирмы, возникшим в период их участия в управлении¹.

¹ Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of reference (DCFR): Модельные правила европейского частного права / пер. с англ. ; науч. ред. Н. Ю. Рассказова. М., 2013. С. 154—398.

Анализ развития зарубежных норм института «субсидиарное обязательство» указывает на их унифицированный подход, позволяющий квалифицировать субсидиарное обязательство как форму возложения дополнительной ответственности на руководителей и участников юридического лица, вне связи с их противоправным поведением, причинившим вред кредиторам, другим участникам, обществу. Обязательство по возмещению вреда вытекает из условий договоров и различных форм обеспечения обязательств таких как гарантия, залог, поручительство.

Частное право России расширило границы «субсидиарности», установленные зарубежным частным правом.

Статья 10 Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» устанавливает субсидиарную ответственность руководителей, учредителей (участников) должника, а также собственников имущества должников случае неподачи ими заявления в арбитражный суд о признании должника банкротом, а также, если должник признан несостоятельным (банкротом) вследствие действий и (или) бездействия контролирующих должника лиц. Таким образом, в российской интерпретации, субсидиарная ответственность представляет собой правовой режим, состоящий в том, что субсидиарный должник обязуется к исполнению чужого долга в качестве санкции за свое противоправное поведение¹.

Сложившаяся судебная практика подтверждает данный вывод. До недавнего времени все решения судов по привлечению руководителей, учредителей (участников) должника к субсидиарной ответственности принимались исключительно в рамках дел о банкротстве, возглавляемых ими юридических лиц.

При этом п. 1 ст. 399 ГК РФ ограничивала возможность обращения кредиторов и уполномоченных органов в суд о взыскании задолженности с лиц, контролирующих деятельность должника, поскольку содержала указание на то, что до предъявления требований к субсидиарному должнику, кредитор должен предъявить требование к основному должнику.

На практике это выливалось в то, что кредитор получал по решению суда исполнительный лист о взыскании долга с основного должника (юридического лица), предъявлял лист в службу судебных приставов, получал постановление об окончании исполнительного производства в связи с невозможностью взыскания суммы задолженности с данного юридического лица.

Далее, для подтверждения факта применения всех мер взыскания к основному должнику, кредитору следовало обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании должника несостоятельным (банкротом). При этом процедура банкротства в отношении должника возбуждалась арбитражным судом только в том случае, если у должника имелось достаточно имущества для покрытия судебных расходов по делу о банкротстве, либо если кредитор перечислял на депозитный счет суда собственные средства для финансирования процедуры банкротства.

Жесткий порядок регламентирующий, что введение процедуры банкротства в отношении должника возможно только при наличии финансирования, изложен в постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 17 декабря 2009 г. № 91 «О порядке погашения расходов по делу о банкротстве».

Согласно п. 14 постановления от 17 декабря 2009 г. № 91, если в ходе рассмотрения дела о банкротстве, в том числе при рассмотрении обоснованности заявления о признании должника банкротом, обнаружится, что имеющегося у должника иму-

¹ Федеральный закон от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)»

щества (с учетом планируемых поступлений) недостаточно для осуществления расходов по делу о банкротстве, судья по своей инициативе, либо по ходатайству участвующего в деле лица назначает судебное заседание для рассмотрения вопроса о прекращении производства по делу.

В соответствии с п. 12 от 17 декабря 2009 г. № 91, в случае отсутствия у должника средств, достаточных для погашения расходов по делу о банкротстве, заявитель по делу о банкротстве, обязан погасить указанные расходы в части, не погашенной за счет имущества должника, за исключением расходов на выплату суммы процентов по вознаграждению арбитражного управляющего.

Особо уязвимое положение среди кредиторов было у государства в лице уполномоченного органа — Федеральной налоговой службы. Пункт 13 постановления от 17 декабря 2009 г. № 91 гласит: поскольку финансирование деятельности уполномоченного органа осуществляется из федерального бюджета, в случае подачи им заявления о признании должника банкротом, он обязан приложить к заявлению доказательства, обосновывающие вероятность обнаружения в достаточном объеме имущества должника, за счет которого могут быть покрыты расходы по делу о банкротстве. Надо ли говорить, что из-за данного ограничения федеральный бюджет лишился миллионов рублей. Доначисленные компаниям в ходе выездных и камеральных проверок налоги и сборы, как правило, так и оставались не оплаченными.

У компаний-должников отсутствовали достаточные денежные средства на расчетных счетах, отсутствовало имущество, достаточное для финансирования процедуры банкротства, в итоге множество дел о признании должников банкротами не возбуждалось исключительно по причине отсутствия средств на финансирование процедуры.

Отсутствие возбужденного дела о банкротстве, в принципе лишало кредиторов возможности привлечь руководителя должника к субсидиарной ответственности по долгам компании¹.

Ситуация коренным образом изменилась в конце 2016 г. с принятием Федерального закона от 28 декабря 2016 г. № 488-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Закон № 488-ФЗ). Принятые изменения позволяют кредиторам привлекать руководителей и учредителей должника к субсидиарной ответственности вне процедуры банкротства, независимо от доли их требований и позиции арбитражного управляющего.

Самым главным нововведением Закона № 488-ФЗ стало пресечение возможности руководителей бросать компании с долгами без всяких для себя негативных последствий. До принятия Закона № 488-ФЗ недобросовестные руководители с минимальными затратами избавлялись от компаний с задолженностью по следующей простой схеме. Компания путем процедуры слияния с «фирмой-однодневкой» меняла место регистрации на какой-либо отдаленный российский регион, после чего компания-правопреемник прекращала сдавать налоговую и бухгалтерскую отчетность.

Учитывая, что юридическое лицо, не сдающее отчетность и не ведущее никакой деятельности более одного года, может быть исключено из ЕГРЮЛ по решению налогового органа, компания — должник фактически ликвидировалась без прове-

¹ Насиров Х. Содержание субсидиарных обязательств в гражданских законодательствах стран СНГ // Вестник Пермского университета. Юридические науки. Вып. 2(20). 2013. С. 123—156.

дения процедуры ликвидации (банкротства) как недействующее юридическое лицо. Исключение недействующих юридических лиц из ЕГРЮЛ представляет собой административную процедуру по прекращению правоспособности юридического лица, признанного недействующим по решению налогового органа. Такая процедура не требует участия суда и регулируется ст. 21.1 Федерального закона от 8 августа 2001 г. № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей». Возможность взыскать долги с ликвидированной налоговой компанией сводилась к нулю; привлечь руководителей и собственников к субсидиарной ответственности вне рамок дела о банкротстве также было невозможно.

Изменить ситуацию призван п. 3.1 ст. 3 Федерального закона от 8 февраля 1998 г. № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью», который начал действовать с 28 июня 2017 г. Он позволит привлекать к субсидиарной ответственности лиц, контролировавших компанию, исключенную из ЕГРЮЛ. При этом заявителям придется в судебном порядке приводить доказательства того, что компания не исполнила обязательства перед ними из-за недобросовестных (неразумных) действий контролирующих лиц.

Еще одно важное нововведение — новая редакция ст. 10 Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» вводит субсидиарную ответственность за рамками судебного дела о банкротстве. Ранее Закон давал возможность привлекать к субсидиарной ответственности руководящих лиц должника только в рамках процедуры банкротства. Поэтому потенциальные ответчики могли не беспокоиться за свое имущество, если кредиторы не успевали инициировать рассмотрение вопроса о субсидиарной ответственности до завершения процедуры банкротства; либо если суд возвратил кредитору заявление о признании должника банкротом (прекратил производство по делу) из-за отсутствия источников финансирования процедуры. С 28 июня 2017 г. самые нерасторопные кредиторы и кредиторы фирм-однодневок, не обладающих никаким имуществом, получают шанс получить возмещение с контролирующих должника лиц. Законодатель разрешил подавать заявления о привлечении к субсидиарной ответственности не только вне рамок дела о банкротстве, но и в тех случаях, когда банкротство прекращено из-за отсутствия средств на оплату расходов, либо суд возвратил кредитору заявление о признании должника банкротом по основаниям недостаточности средств для финансирования процедуры. Заметим, что привлечь контролирующее лицо к субсидиарной ответственности можно будет только после формальной подачи заявления о банкротстве и последующего его возврата судом либо прекращения производства по делу о банкротстве из-за отсутствия финансирования. Это значительно сократит расходы кредиторов и сроки удовлетворения их требований.

Последнее важное изменение в законодательстве касается также норм, закрепленных в ст. 10 Закона и предусматривает взыскание убытков, причиненных должнику, в пользу кредитора. Законодатель дает еще одну возможность кредиторам вернуть долги без процедуры банкротства. Эта новелла касается убытков, которые неправомерно причинили должнику контролирующие лица (п. 5—8 ст. 10).

Сейчас взыскать и вернуть убытки, причиненные должнику, в конкурсную массу может только арбитражный управляющий, но вскоре такая возможность появится у кредиторов — минуя управляющего и процедуру банкротства. Если процедура

банкротства так и не завершилась (из-за нехватки средств или возврата заявления о признании банкротом), то сумма убытков, причиненных должнику неправомерными действиями контролирующих лиц, может быть взыскана в пользу кредитора. Ему достаточно заявить соответствующее требование, доказать причинно-следственную связь между неправомерными действиями руководителя и возникновением убытков у должника — и появляется шанс получить сумму, которая, возможно, целиком покрывает долг перед ним. При этом полученными денежными средствами не нужно будет делиться с другими кредиторами, которые оказались не столь расторопными. В наиболее выгодном положении, в данном случае, окажутся налоговые органы, поскольку сложившаяся судебная практика связывает налоговую недоимку с неправомерными действиями руководства компании, что максимально облегчит бремя доказывания причинно-следственной связи между неправомерными действиями руководителя и возникновением убытков у должника.

С помощью последних нововведений в законодательство значительно упрощается порядок взыскания долгов с недобросовестных контрагентов. Кредиторы, в том числе и государство в лице налоговой службы, получают возможность взыскивать задолженность непосредственно с контролирующих лиц должника вне продолжительной и затратной процедуры банкротства. Кроме того, кредиторы получили возможность заявлять о привлечении к субсидиарной ответственности контролирующих лиц должника даже после завершения конкурсного производства, если в рамках дела о банкротстве такое заявление подано не было.

Оценивать последние изменения в подходах к привлечению к субсидиарной ответственности можно по-разному. С одной стороны, у кредиторов появилось больше возможностей получить причитающиеся им средства. С другой стороны, собственники и руководители компаний теперь как никогда ранее рискуют своим имуществом. Ответственность в бизнесе становится все более жесткой и неотвратимой.

ВИДЫ ДОГОВОРА АРЕНДЫ В ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Аннотация. В данной статье определены общие виды договора аренды в предпринимательской деятельности. В работе проводятся существующие подходы к понятию прокат, аренда транспортных средств, аренда предприятий, лизинг. Так же указаны специальные правила, которые закреплены в правовых актах и учредительных документах.

Ключевые слова: прокат, аренда транспортных средств, аренда зданий и сооружений, предприятия, лизинг, договор аренды, исполнения договорных обязательств.

TYPES OF LEASE AGREEMENTS IN BUSINESS

Abstract. This article defines the General types of lease agreements in business. In work existing approaches to the concept hire, rent of vehicles, rent of the enterprises, leasing are carried out. Also special rules which are fixed in legal acts and constituent documents are specified.

Keywords: rental, rental of vehicles, rental of buildings and structures, enterprises, leasing, lease, performance of contractual obligations.

Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ) специально урегулировал пять видов договоров аренды: 1) договор проката; 2) договор аренды транспортных средств; 3) договор аренды зданий и сооружений; 4) договор аренды предприятий; 5) договор финансовой аренды (лизинга).

К отдельным видам договора аренды общие правила о договорах аренды применяются, если иное не установлено правилами ГК об этих договорах (ст. 625 ГК).

Прокат. По договору проката арендодатель, осуществляющий сдачу имущества в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, обязуется предоставить арендатору движимое имущество за плату во временное владение и пользование.

Имущество, предоставленное по договору проката, используется для потребительских целей, если иное не предусмотрено договором или не вытекает из существа обязательства. Договор проката заключается в письменной форме (ст. 626 ГК РФ). Договор проката заключается на срок до одного года.

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **О. В. Попова.**

Арендатор вправе отказаться от договора проката в любое время, письменно предупредив о своем намерении арендодателя не менее чем за десять дней (ст. 627 ГК РФ).

При обнаружении арендатором недостатков сданного в аренду имущества, полностью или частично препятствующих пользованию им, арендодатель обязан в десятидневный срок со дня заявления арендатора о недостатках, если более короткий срок не установлен договором проката, безвозмездно устранить недостатки имущества на месте либо произвести замену данного имущества другим аналогичным имуществом, находящимся в надлежащем состоянии.

Если недостатки арендованного имущества явились следствием нарушения арендатором правил эксплуатации и содержания имущества, арендатор оплачивает арендодателю стоимость ремонта и транспортировки имущества (ст. 629 ГК РФ).

Арендная плата по договору проката устанавливается в виде определенных в твердой сумме платежей, вносимых периодически или единовременно.

В случае досрочного возврата имущества арендатором арендодатель возвращает ему соответствующую часть полученной арендной платы, исчисляя ее со дня, следующего за днем фактического возврата имущества.

Взыскание с арендатора задолженности по арендной плате производится в бесспорном порядке на основе исполнительной надписи нотариуса (ст. 630 ГК РФ).

Сдача в субаренду имущества, предоставленного арендатору по договору проката, передача им своих прав и обязанностей по договору проката другому лицу, предоставление этого имущества в безвозмездное пользование, залог арендных прав и внесение их в качестве имущественного вклада в хозяйственные товарищества и общества или паевого взноса в производственные кооперативы не допускаются (ст. 631 ГК РФ).

Аренда транспортных средств. Порядок и правила заключения договоров аренды транспорта и транспортных средств узаконены в статьях 632—649 ГК РФ.

Аренда транспорта с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. По договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации.

Договор аренды транспортного средства с экипажем должен быть заключен в письменной форме независимо от его срока. К такому договору не применяются правила о регистрации договоров аренды, предусмотренные п. 2 ст. 609 ГК РФ.

Арендодатель в течение всего срока договора аренды транспортного средства с экипажем обязан поддерживать надлежащее состояние сданного в аренду транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонта и предоставление необходимых принадлежностей.

Состав экипажа транспортного средства и его квалификация должны отвечать обязательным для сторон правилам и условиям договора, а если обязательными для сторон правилами такие требования не установлены, требованиям обычной практики эксплуатации транспортного средства данного вида и условиям договора.

Члены экипажа являются работниками арендодателя. Они подчиняются распоряжениям арендодателя, относящимся к управлению и технической эксплуатации, и распоряжениям арендатора, касающимся коммерческой эксплуатации транс-

портного средства.

Если иное не предусмотрено договором аренды транспортного средства с экипажем, арендатор несет расходы, возникающие в связи с коммерческой эксплуатацией транспортного средства, в том числе расходы на оплату топлива и других расходов в процессе эксплуатации материалов и на оплату сборов, так же обязанность страховать транспортное средство и (или) страховать ответственность за ущерб, который может быть причинен им или в связи с эксплуатацией, возлагается на арендодателя в тех случаях, когда такое страхование является обязательным в силу закона или договора. Если договором аренды транспортного средства с экипажем не предусмотрено иное, арендатор вправе без согласия арендодателя сдавать транспортное средство в субаренду.

Арендатор в рамках осуществления коммерческой эксплуатации арендованного транспортного средства вправе без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, если они не противоречат целям использования транспортного средства, указанным в договоре аренды, а если такие цели не установлены, назначению транспортного средства.

В случае гибели или повреждения арендованного транспортного средства арендатор обязан возместить арендодателю причиненные убытки, если последний докажет, что гибель или повреждение транспортного средства произошли по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с законом или договором аренды.

Транспортными уставами и кодексами могут быть установлены иные, помимо предусмотренных настоящим параграфом, особенности аренды отдельных видов транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.

Аренда транспорта без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации. По договору аренды транспортного средства без экипажа арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации.

Договор аренды транспортного средства без экипажа должен быть заключен в письменной форме независимо от его срока. К такому договору не применяются правила о регистрации договоров аренды, предусмотренные п. 2 ст. 609 ГК РФ.

Арендатор в течение всего срока договора аренды транспортного средства без экипажа обязан поддерживать надлежащее состояние арендованного транспортного средства, включая осуществление текущего и капитального ремонта.

Если иное не предусмотрено договором аренды транспортного средства без экипажа, арендатор несет расходы на содержание арендованного транспортного средства, его страхование, включая страхование своей ответственности, а также расходы, возникающие в связи с его эксплуатацией, так же арендатор вправе без согласия арендодателя сдавать арендованное транспортное средство в субаренду на условиях договора аренды транспортного средства с экипажем или без экипажа.

Арендатор вправе без согласия арендодателя от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, если они не противоречат целям использования транспортного средства, указанным в договоре аренды, а если такие цели не установлены, назначению транспортного средства.

Ответственность за вред, причиненный третьим лицам транспортным сред-

ством, его механизмами, устройствами, оборудованием, несет арендатор в соответствии с правилами гл. 59 ГК РФ.

Транспортными уставами и кодексами могут быть установлены иные, помимо предусмотренных настоящим параграфом, особенности аренды отдельных видов транспортных средств без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации.

Аренда зданий и сооружений. По договору аренды здания или сооружения арендодатель обязуется передать во временное владение и пользование или во временное пользование арендатору здание или сооружение (ст. 650 ГК РФ). Договор аренды здания или сооружения заключается в письменной форме путем составления одного документа, подписанного сторонами (п. 2 ст. 434 ГК РФ). Несоблюдение формы договора аренды здания или сооружения влечет его недействительность.

Договор аренды здания или сооружения, заключенный на срок не менее года, подлежит государственной регистрации и считается заключенным с момента такой регистрации (ст. 651 ГК РФ). По договору аренды здания или сооружения арендатору одновременно с передачей прав владения и пользования такой недвижимостью передаются права на ту часть земельного участка, которая занята этой недвижимостью и необходима для ее использования.

В случаях, когда арендодатель является собственником земельного участка, на котором находится сдаваемое в аренду здание или сооружение, арендатору предоставляется право аренды или предусмотренное договором аренды здания или сооружения иное право на соответствующую часть земельного участка.

Если договором не определено передаваемое арендатору право на соответствующий земельный участок к нему переходит на срок аренды здания или сооружения право пользования той частью земельного участка, которая занята зданием или сооружением и необходима для его использования в соответствии с его назначением.

Аренда здания или сооружения, находящегося на земельном участке, не принадлежащем арендодателю на праве собственности, допускается без согласия собственника этого участка, если это не противоречит условиям пользования таким участком, установленным законом или договором с собственником земельного участка (ст. 652 ГК РФ).

В случаях, когда земельный участок, на котором находится арендованное здание или сооружение, продается другому лицу, за арендатором этого здания или сооружения сохраняется право пользования частью земельного участка, которая занята зданием или сооружением и необходима для его использования, на условиях, действовавших до продажи земельного участка (ст. 653 ГК РФ).

Договор аренды здания или сооружения должен предусматривать размер арендной платы. При отсутствии согласованного сторонами в письменной форме условия о размере арендной платы договор аренды здания или сооружения считается незаключенным. При этом правила определения цены, предусмотренные п. 3 ст. 424 ГК РФ, не применяются.

Установленная в договоре аренды здания или сооружения плата за пользование зданием или сооружением включает плату за пользование земельным участком, на котором оно расположено, или передаваемой вместе с ним соответствующей частью участка, если иное не предусмотрено законом или договором.

В случаях, когда плата за аренду здания или сооружения установлена в договоре

на единицу площади здания (сооружения) или иного показателя его размера, арендная плата определяется исходя из фактического размера переданного арендатору здания или сооружения (ст. 654 ГК РФ).

Передача здания или сооружения арендодателем и принятие его арендатором осуществляются по передаточному акту или иному документу о передаче, подписываемому сторонами.

Если иное не предусмотрено законом или договором аренды здания или сооружения, обязательство арендодателя передать здание или сооружение арендатору считается исполненным после предоставления его арендатору во владение или пользование и подписания сторонами соответствующего документа о передаче.

Уклонение одной из сторон от подписания документа о передаче здания или сооружения на условиях, предусмотренных договором, рассматривается как отказ соответственно арендодателя от исполнения обязанности по передаче имущества, а арендатора от принятия имущества.

При прекращении договора аренды здания или сооружения арендованное здание или сооружение должно быть возвращено арендодателю (ст. 655 ГК РФ).

Аренда предприятий. По договору аренды предприятия в целом как имущественного комплекса, используемого для осуществления предпринимательской деятельности, арендодатель обязуется предоставить арендатору за плату во временное владение и пользование земельные участки, здания, сооружения, оборудование и другие входящие в состав предприятия основные средства, передать в порядке, на условиях и в пределах, определяемых договором, запасы сырья, топлива, материалов и иные оборотные средства, права пользования землей, водой и другими природными ресурсами, зданиями, сооружениями и оборудованием, иные имущественные права арендодателя, связанные с предприятием, права на обозначения, индивидуализирующие деятельность предприятия, и другие исключительные права, а также уступить ему права требования и перевести на него долги, относящиеся к предприятию. Передача прав владения и пользования находящимся в собственности других лиц имуществом, в том числе землей и другими природными ресурсами, производится в порядке, предусмотренном законом и иными правовыми актами (ст. 656 ГК РФ).

Права арендодателя, полученные им на основании разрешения (лицензии) на занятие соответствующей деятельностью, не подлежат передаче арендатору, если иное не установлено законом или иными правовыми актами. Включение в состав передаваемого по договору предприятия обязательств, исполнение которых арендатором невозможно при отсутствии у него такого разрешения (лицензии), не освобождает арендодателя от соответствующих обязательств перед кредиторами (ст. 656 ГК РФ).

Кредиторы по обязательствам, включенным в состав предприятия, должны быть до его передачи арендатору письменно уведомлены арендодателем о передаче предприятия в аренду.

Кредитор, который письменно не сообщил арендодателю о своем согласии на перевод долга, вправе в течение трех месяцев со дня получения уведомления о передаче предприятия в аренду потребовать прекращения или досрочного исполнения обязательства и возмещения причиненных этим убытков.

После передачи предприятия в аренду арендодатель и арендатор несут солидарную ответственность по включенным в состав переданного предприятия дол-

гам, которые были переведены на арендатора без согласия кредитора (ст. 657 ГК РФ).

Договор аренды предприятия заключается в письменной форме путем составления одного документа, подписанного сторонами (п. 2 ст. 434 ГК РФ). Договор аренды предприятия подлежит государственной регистрации и считается заключенным с момента такой регистрации. Несоблюдение формы договора аренды предприятия влечет его недействительность (ст. 658 ГК РФ). Передача предприятия арендатору осуществляется по передаточному акту.

Подготовка предприятия к передаче, включая составление и представление на подписание передаточного акта, является обязанностью арендодателя и осуществляется за его счет, если иное не предусмотрено договором аренды предприятия (ст. 659 ГК РФ).

Если иное не предусмотрено договором аренды предприятия, арендатор вправе без согласия арендодателя продавать, обменивать, предоставлять во временное пользование либо займы материальные ценности, входящие в состав имущества арендованного предприятия, сдавать их в субаренду и передавать свои права и обязанности по договору аренды в отношении таких ценностей другому лицу при условии, что это не влечет уменьшения стоимости предприятия и не нарушает других положений договора аренды предприятия. Указанный порядок не применяется в отношении земли и других природных ресурсов, а также в иных случаях, предусмотренных законом.

Арендатор предприятия обязан в течение всего срока действия договора аренды предприятия поддерживать предприятие в надлежащем техническом состоянии, в том числе осуществление его текущего и капитального ремонта.

На арендатора возлагаются расходы, связанные с эксплуатацией арендованного предприятия, если иное не предусмотрено договором, а также с уплатой платежей по страхованию арендованного имущества (ст. 661 ГК РФ).

Арендатор предприятия имеет право возмещение ему стоимости неотделимых улучшений арендованного имущества независимо от разрешения арендодателя на такие улучшения, если иное не предусмотрено договором аренды предприятия.

Арендодатель может быть освобожден судом от обязанности возместить арендатору стоимость таких улучшений, если докажет, что издержки арендатора на эти улучшения повышают стоимость арендованного имущества несоразмерно улучшению его качества и (или) эксплуатационных свойств или при осуществлении таких улучшений были нарушены принципы добросовестности и разумности (ст. 662 ГК РФ).

Правила ГК РФ о последствиях недействительности сделок, об изменении и о расторжении договора, предусматривающие возврат или взыскание в натуре полученного по договору с одной стороны или с обеих сторон, применяются к договору аренды предприятия, если такие последствия не нарушают существенно права и охраняемые законом интересы кредиторов арендодателя и арендатора, других лиц и не противоречат общественным интересам (ст. 663 ГК РФ).

При прекращении договора аренды предприятия арендованный имущественный комплекс должен быть возвращен арендодателю с соблюдением правил, предусмотренных ст. 656, 657 и 659 ГК РФ. Подготовка предприятия к передаче арендодателю, включая составление и представление на подписание передаточного акта, является в этом случае обязанностью арендатора и осуществляется за его

счет, если иное не предусмотрено договором (ст. 664 ГК РФ).

Финансовая аренда (лизинг). Порядок заключения договора лизинга описаны в ст. 665—670 ГК РФ. По договору финансовой аренды (лизинга) арендодатель обязуется приобрести в собственность указанное арендатором имущество у определенного им продавца и предоставить арендатору это имущество за плату во временное владение и пользование для предпринимательских целей. Арендодатель в этом случае не несет ответственности за выбор предмета аренды и продавца.

Договором финансовой аренды может быть предусмотрено, что выбор продавца и приобретаемого имущества осуществляется арендодателем. Предметом договора финансовой аренды могут быть любые непотребляемые вещи, используемые для предпринимательской деятельности, кроме земельных участков и других природных объектов. Арендодатель, приобретая имущество для арендатора, должен уведомить продавца о том, что имущество предназначено для передачи его в аренду определенному лицу. Если иное не предусмотрено договором финансовой аренды, имущество, являющееся предметом этого договора, передается продавцом непосредственно арендатору в месте нахождения последнего.

В случае, когда имущество, являющееся предметом договора финансовой аренды, не передано арендатору в указанный в этом договоре срок, а если в договоре такой срок не указан, в разумный срок, арендатор вправе, если просрочка допущена по обстоятельствам, за которые отвечает арендодатель, потребовать расторжения договора и возмещения убытков.

Риск случайной гибели или случайной порчи арендованного имущества переходит к арендатору в момент передачи ему арендованного имущества, если иное не предусмотрено договором финансовой аренды. Арендатор вправе предъявлять непосредственно продавцу имущества, являющегося предметом договора финансовой аренды, требования, вытекающие из договора купли — продажи, заключенного между продавцом и арендодателем, в частности в отношении качества и комплектности имущества, сроков его поставки, и в других случаях ненадлежащего исполнения договора продавцом.

При этом арендатор имеет права и несет обязанности, предусмотренные ГК для покупателя, кроме обязанности оплатить приобретенное имущество, как если бы он был стороной договора купли — продажи указанного имущества. Однако арендатор не может расторгнуть договор купли — продажи с продавцом без согласия арендодателя.

Определение понятия правового регулирования деятельности службы судебных приставов напрямую зависит от понятия правового регулирования¹.

В отношениях с продавцом арендатор и арендодатель выступают как солидарные кредиторы (ст. 326 ГК РФ). Если иное не предусмотрено договором финансовой аренды, арендодатель не отвечает перед арендатором за выполнение продавцом требований, вытекающих из договора купли — продажи, кроме случаев, когда ответственность за выбор продавца лежит на арендодателе. В последнем случае арендатор вправе по своему выбору предъявлять требования, вытекающие из договора купли — продажи, как непосредственно продавцу имущества, так и арендодателю, которые несут солидарную ответственность.

Таким образом, договор аренды имеет несколько разновидностей, каждый из

¹ См.: Попова О. В. Теоретические аспекты деятельности службы судебных приставов // Аграрное и земельное право. 2015. № 12 (132).

которых имеет свою специфику, в ГК РФ специально урегулировал пять видов договоров аренды: договор проката; договор аренды транспортных средств; аренды зданий и сооружений; договор аренды предприятий; договор финансовой аренды (лизинга). К отдельным видам договора аренды общие правила о договорах аренды применяются, если иное не установлено специальными правилами.

**ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ВЫЯВЛЕНИЯ ПРИЗНАКОВ НЕСОСТОЯТЕЛЬНОСТИ
И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ
ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ**

Аннотация. В данной статье рассмотрены различные подходы к определению понятий «несостоятельность» и «банкротство», а также некоторые экономико-правовые проблемы выявления признаков несостоятельности и восстановления платежеспособности организаций транспортной сферы. Автором предлагается уточнить механизм действующего правового регулирования отношений, возникающих в сфере несостоятельности (банкротства) транспортных организаций, исходя из особенностей их функционирования.

Ключевые слова: несостоятельность, банкротство, транспортная организация.

© Kornukova M.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

**ECONOMIC AND LEGAL PROBLEMS RELATED
TO THE PROTECTION AND RESTORATION
OF THE SOLVENCY OF TRANSPORT ORGANIZATIONS**

Abstract. This article describes the different approaches to the definition of «insolvency» and «bankruptcy», and discusses some of the legal issues related to the conservation and restoration of solvency of the transport sector organizations. The author proposes to clarify the mechanism of the current legal regulation arising in the field of insolvency (bankruptcy) of transport organizations, based on the features of their functioning.

Keywords: insolvency, bankruptcy, transport organization.

В современных условиях нестабильности финансовых и товарных рынков, спровоцированной мировым финансовым кризисом, значительно увеличилось число российских компаний, неспособных в полном объеме расплатиться с кредиторами по своим денежным и иным обязательствам. Так, по итогам второго квартала 2017 г. около 3326 компаний были признаны неплатежеспособными. Данный показатель является рекордным за последние десять лет, по сравнению с 2016 г. он вырос на 5,4%, а по сравнению с показателями 2007 г. увеличился втрое². Все это говорит о

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Б. А. Назаренко.**

² URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/rossiyu-nakryla-volna-bankrotstv-1002274180> (дата обращения: 29 марта 2018 г.).

том, что несмотря на рост макроэкономических показателей и на реализуемые Правительством Российской Федерации меры по выводу экономики на докризисный уровень, в ее реальном секторе возрастает число компаний-банкротов.

Безусловно, руководство коммерческой организации заинтересовано в ее стабильном развитии. Если возникают условия, при которых организация не будет иметь возможности в полном объеме отвечать по своим денежным обязательствам и исполнять обязанности по уплате обязательных платежей, то необходимо своевременно реализовывать меры, направленные на предотвращение наступления неблагоприятных финансовых последствий в виде банкротства. С этой целью финансовым отделам коммерческих организаций следует регулярно анализировать ее финансовое положение и взвешенно оценивать возможные риски несостоятельности (банкротства). Однако следует отметить, что вопросам анализа финансовой устойчивости организаций транспортной сферы и выявления признаков их несостоятельности (банкротства) в российской юридической науке не уделяется должного внимания.

Прежде чем приступить к рассмотрению проблем выявления признаков несостоятельности транспортных организаций, целесообразно проанализировать подходы, сложившиеся в правовой науке к определению понятий «несостоятельность» и «банкротство». В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» (далее — Закон о банкротстве) под несостоятельностью (банкротством) понимается признанная арбитражным судом неспособность должника в полном объеме удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных платежей.

По мнению ряда историков, слово «банкротство» произошло от сложения двух итальянских слов «*banco*» и «*rotto*», что в переводе означает «скамья» и «сломанный»¹. Считается, что родиной слова «банкротства» является итальянский город Генуя, в котором торговая несостоятельность купцов была довольно частым явлением. В Венеции в XII—XV вв., на площади Святого Марка, ставили эталонные весы, возле которых находились столы менял, которых называли *банко* или *табулы*. В случае несостоятельности денежных менял их столы ломали купцы-кредиторы. Другими словами, предпринимателям, которые не имели возможности расплатиться, разбивали прилавок. Так возникло слово «*банкрот*», от итальянского словосочетания «*banco rotto*» — *сломанный или разрушенный прилавок*².

В науке существует различные мнения по поводу трактовки понятий «несостоятельность» и «банкротство». Ряд ученых, такие как Г. Ф. Шершеневич и А. Н. Трайнин, считают, что данные понятия следует разграничивать между собой в связи с тем, что **банкротство** — это неосторожное или умышленное причинение несостоятельным должником ущерба кредиторам посредством уменьшения или сокрытия имущества, а **несостоятельность** представляет собой состояние, при котором имущества должника недостаточно для удовлетворения в полном объеме требований кредиторов³. Другие ученые, среди которых М. В. Телюкина, Б. С. Сурганов, Г. Я.

¹ Глухова О. Ю., Шевяков А. Ю. Несостоятельность (банкротство) как правовая и экономическая категория // Социально-экономические явления и процессы. 2017. № 5. Т. 12. С. 166.

² URL: <http://www.gruenderszene.de/lexikon/begriffe/bankrott> (дата обращения: 29 марта 2018 г.).

³ Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. М., 1912. С. 151; Трайнин А. Н. Несостоятельность и банкротство. СПб., 1913. С. 27.

Киперман и др., выступают за отождествление рассматриваемых понятий и склоняются к тому, что несостоятельность (банкротство) — это финансовая несостоятельность организации, ее неспособность произвести расчет с кредиторами, вследствие некавалифицированного управления, неспособности выдержать конкурентную борьбу на рынке.

В соответствии с положениями действующего российского законодательства о банкротстве понятия (термины) «несостоятельность» и «банкротство» являются сходными по смысловому содержанию. Однако по сей день проблема разграничения или отождествления рассматриваемых понятий — остается предметом научных дискуссий. Представляется, исходя из анализа различных подходов к определению понятий «несостоятельность» и «банкротство», что диагностировать возможно только несостоятельность (финансовую неустойчивость), но не банкротство, поскольку банкротство является уже установленным, свершившимся фактом, и организация, признанная банкротом по решению суда, подлежит исключению из Единого государственного реестра юридических лиц после реализации процедуры конкурсного производства, предусмотренной нормами Закона о банкротстве.

Организациям транспортной сферы, в целях предупреждения несостоятельности, следует регулярно осуществлять оценку кредитных рисков и рисков сотрудничества с определенными контрагентами, учитывая при этом волатильность (нестабильность) курса валют и другие факторы. В настоящее время существует ряд методик диагностирования несостоятельности организации (выявления ее признаков). В большинстве случаев применяются зарубежные методики (модель Альтмана, модель Лиса, модель Таффлера, модель Честера, пятифакторная модель Сайфулина и Кадыкова¹), однако на практике их не всегда возможно адекватно применять, поскольку такие методики (модели) не могут в полной мере учесть специфику функционирования хозяйствующих субъектов в условиях российской экономики². В этой связи, как указывают специалисты, возникает необходимость разработать собственную российскую модель диагностирования несостоятельности транспортной организации (выявления ее признаков), которая учитывала бы особенности развития российской транспортной отрасли.

Исследователями также отмечается, что транспортные организации обладают следующими отраслевыми особенностями:

- транспорт не создает новых вещественных продуктов, но благодаря перевозкам грузов происходит изменение места пребывания товарно— материальных ценностей;
- основной экономический эффект от работы транспорта проявляется не внутри отрасли, а в организациях, для которых осуществляются перевозки;
- транспортная отрасль непосредственно зависит от функционирования других отраслей материального производства, является составляющим элементом экономики страны и имеет обратную связь с ней.

Признаками несостоятельности транспортных организаций являются:

- резкое ухудшение финансовой устойчивости компании-партнера (контрагента), падение уровня ее платежеспособности;

¹ Ревякина М. А. Оценка вероятности банкротства на примере ООО «ВОЛАНД-КС» // Молодой ученый. 2014. № 4.2. С. 144—146.

² Соколова, И. А. Методы диагностики вероятности банкротства предприятия // Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: экономика 2012. № 26. С. 170—176.

- изменение конъюнктуры рынка;
- привлечение заемных средств в оборот организации на невыгодных условиях, что приводит к увеличению неоправданных расходов, а также снижению ее рентабельности и способности к самофинансированию;
- прочие признаки.

Кроме того, при оценке вероятности наступления несостоятельности транспортной организации следует учитывать, в достаточном ли количестве данная организация обеспечена основными фондами. Основные фонды подразделяются на производственные и непроизводственные. К производственным фондам относят те средства производства, которые участвуют в хозяйственной деятельности и переносят свою стоимость на выполненные перевозки (сооружения, транспортные средства, передаточные устройства, оборудование, производственный и хозяйственный инвентарь и др.). Непроизводственные фонды используются для удовлетворения культурно-бытовых нужд работников транспортного предприятия (жилые дома, стадионы, детские сады, поликлиники и т.д.).

Основные фонды транспортной организации определяют эффективность ее деятельности. Это обусловлено тем, что такие фонды составляют имущественную основу уставного капитала коммерческих организаций транспортной сферы и изнашиваются интенсивнее (особенности эксплуатации транспортных средств), чем в других отраслях материального производства. Таким образом, финансово-экономические результаты деятельности транспортной организации зависят также и от стоимости основных фондов, их количества, качества и эффективности использования. В свою очередь, нерациональное и нецелевое использование основных фондов транспортной организации может привести, например, к уменьшению заказов на перевозку (транспортировку) производимой организациями-контрагентами продукции, утрате конкурентоспособности на рынке услуг по грузоперевозкам и пассажироперевозкам, и, в конечном итоге, может явиться причиной несостоятельности транспортной организации, и возможно, ее банкротства¹.

Следует отметить, что число транспортных организаций, признанных банкротами по российскому законодательству, сократилось. Однако экономическая нестабильность, введение санкций со стороны США и ЕС, мировой финансовый кризис вызывают необходимость регулярного мониторинга финансовой устойчивости организаций всех отраслей, в том числе и транспортных.

Вместе с тем в современной российской истории крупные транспортные компании неоднократно сталкивались с проблемами неплатежеспособности (несостоятельности). В частности, крупнейшая частная российская авиакомпания ОАО «Трансаэро», вошедшая в рейтинг самых безопасных авиаперевозчиков в мире, в сентябре 2015 г. не смогла справиться с финансовыми трудностями и оказалась на грани банкротства. Одной из основных причин такого неблагоприятного положения авиакомпании стало резкое падение курса рубля по отношению к американскому доллару в 2014 г. Общество было ориентировано на пассажирские перевозки за рубеж. В результате этого возникла ситуация, при которой авиаперевозчик получал доход в рублях, в то время как большинство расходов оставались в ино-

¹ Lukyanova A., Mosina A. Experimental assessment and forecasting of financial insolvency (bankruptcy) of transport organization // Science and education in the coordinates of the pan-European space / Material of the I European international research and practice conference. Prague, Czech Republic, 2017. (March). С. 34—41.

странной валюте. В 2014 г. убыток компании составил почти 14,5 млрд руб., после чего компания была вынуждена обратиться за поддержкой к государству. ОАО «Трансаэро» были получены государственные гарантии по кредиту, предоставленному ОАО «Банк ВТБ» на 9 млрд руб., однако даже это не спасло авиакомпанию¹. В 2015 г. долги ОАО «Трансаэро» составили 250 млрд руб.² Несмотря на это, авиакомпания продолжала осуществлять хозяйственную деятельность, привлекала заемные средства, осуществляла покупку самолетов, что еще более ухудшало ее положение. 13 сентября 2017 г. Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области признал банкротом ОАО «Трансаэро» и ввел в отношении него процедуру конкурсного производства³.

С учетом вышеизложенного следует указать на то, что действующее российское законодательство о банкротстве не содержит норм, которые бы закрепляли особенности правового положения должников-транспортных организаций в процедурах банкротства. Однако, очевидно, что тяжелое финансовое положение транспортных организаций, их банкротство может привести к негативным последствиям для населения и экономики региона. В этой связи представляется целесообразным предусмотреть нормы в Законе о банкротстве, которые бы устанавливали особенности банкротства должников-транспортных организаций (по примеру банкротства должников юридических лиц — кредитных организаций, застройщиков и др.), а также рекомендовать национальным объединениям саморегулируемых организаций арбитражных управляющих разрабатывать федеральные стандарты (например, в части анализа финансового состояния должника-транспортной организации) с учетом научно обоснованных методик анализа финансовой устойчивости организаций транспортной сферы и выявления признаков их несостоятельности (банкротства).

¹ URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE> (дата обращения: 3 апреля 2018 г.).

² URL: <http://xn--b1afkcdudeb4al.xn--pai/analitika/2393-padenie-transaero-prichiny-bankrotstva> (дата обращения: 3 апреля 2018 г.).

³ URL: <http://tass.ru/ekonomika/4557881> (дата обращения: 3 апреля 2018 г.).

ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ БАНКРОТСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ

Аннотация. В статье рассмотрены понятие банкротства с точки зрения действующего законодательства РФ. Классифицированы типичные предпосылки возникновения банкротства предприятий, ошибки управления, которые приводят к несостоятельности предприятий. Также приведена группировка причин банкротства по факторам, влияющим на их возникновение.

Ключевые слова: банкротство, несостоятельность организации финансовое состояние, неплатежеспособность, кризисное состояние, неэффективная работа, кредиторы.

© Odzhiev S.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

CAUSES OF BANKRUPTCY OF ENTERPRISES

Annotation. The article discusses the concept of bankruptcy from the point of view of the current legislation of the Russian Federation. Classified typical preconditions of bankruptcy, the management mistakes that lead to insolvency of the enterprise. The grouping of causes of bankruptcy by factors affecting their occurrence is also given.

Keywords: bankruptcy, insolvency of the organization's financial condition, insolvency, state of crisis and inefficiency, creditors.

В реалиях нестабильного развития экономики России, обусловленных как внутренними, так и внешними факторами, выявление причин банкротства предприятий, находящихся в кризисной ситуации, становятся особенно актуальными, поскольку позволяют в дальнейшем повысить эффективность управления предприятием и его финансовым состоянием.

Федеральный закон от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» определяет несостоятельность (банкротство) как признанную арбитражным судом неспособность должника в полном объеме удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам, о выплате выходных пособий и (или) об оплате труда лиц, работающих или работавших по трудовому договору, и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных платежей.

Снижение показателей ликвидности компании постепенно ведет к ее неплатежеспособности.

Возникновению подобной ситуации могут способствовать следующие предпосылки (табл. 1).

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) Е. А. Кобзева.

Предпосылки банкротства предприятий¹

Предпосылка	Описание
Снижение уровня оборотного капитала и неспособность руководства фирмы получить определенное финансирование	Подобная ситуация возникает в тех случаях, когда компания имеет недостаточный объем оборотных активов, и после привлечения заемных средств заемный капитал начинает превышать собственные активы компании. В результате многократного нарушения договорных обязательств кредиторы перестают кредитовать фирму, что приводит к ухудшению финансового состояния компании.
Низкий объем активов	И отрицательное сальдо денежного потока.
Снижение платежеспособности	Проявляется в результате недостаточного объема денежных средств, а также быстроликвидных активов (дебиторская задолженность) для покрытия обязательств компании.
Падение спроса на продукцию фирмы	Данная ситуация может быть связана с развитием технологий, которые дают возможность снизить стоимость производства и соответственно стоимость производимой продукции: тем компании, которые не вкладывают деньги в усовершенствование производства, продают свою продукцию по значительно высокой цене, что и приводит к утрате интереса потребителя к данной продукции.

Важную роль в деятельности каждой фирмы играют ее руководители, от решения которых зависит судьба компании и ее дальнейшее развитие.

Несмотря на то, что общепризнанной классификации причин наступления банкротства не существует, рассмотрим наиболее стандартные причины, которые приводят к банкротству фирмы.

К числу таких причин можно отнести:

- Нехватка собственных средств компании, а также отказа финансовых организаций в предоставлении заемных средств.
- Снижение оборотных активов и проблемы с денежным потоком. Это может проявляться вследствие последствия излишков. Также подобная проблема в основном возникает из-за неконтролируемого и неправильного расширения хозяйственной деятельности, а также в тех случаях, когда очень большой объем производимых компанией товаров реализуется в кредит (неконтролируемая дебиторская задолженность). Подобная ситуация также возникает в тех случаях, когда слишком много средств инвестируется в долгосрочные активы.
- Отсутствие эффективного стратегического планирования и системы бюджетирования. В подобной ситуации менеджеры неспособны составить точные прогнозы предпринимательской деятельности компании. Также они не могут своевременно осуществить сверку фактических результатов данной деятельности с запланированными.

¹ Львова О. А., Пеганова О. М. Факторы и причины банкротства компаний в условиях современной экономики // Государственное управление. Электронный вестник. Вып. № 44. 2014. Июнь. С. 29.

• Условия конкуренции и ошибки, допущенные при формировании ценовой политики компании. Пытаясь расширить долю занимаемого рынка, а также внедрить новые товары, руководство фирмы может допустить грубые ошибки во время расчета себестоимости производства и реализации товаров, на основании которого формируется цена на товары¹.

Весь перечень факторов, которые способствуют банкротству, можно разделить на две группы (табл. 2).

Таблица 2

Классификация причин банкротства предприятий²

Внешние	<p>В данную группу входят факторы, на которых организация не может каким-либо образом повлиять.</p> <p>В качестве таковых могут выступать:</p> <ul style="list-style-type: none"> • банкротство должников фирмы и невозможность вернуть свои денежные средства; • усиление конкуренции; • реформирование экономики страны; • различные чрезвычайные ситуации; • несовершенство законодательной базы и т.д.
Внутренние	<p>В эту группу входят те факторы, которые проявляются непосредственно в результате деятельности данной организации.</p> <p>В качестве таковых могут выступать:</p> <ul style="list-style-type: none"> • недостаточность собственного капитала; • нерациональная структура оборотного капитала; • рост уровня задолженности; • снижение продаж; • снижение объемов производства и т.д.
Объективные	<p>В первую очередь связаны с общим экономическим положением в стране, и предприятие самостоятельно не может их устранить. Данные факторы нужно учитывать во время планирования производств. В качестве объективных причин выступают, например, нестабильность экономическо-политической ситуации в стране, высокий уровень инфляции, несовершенная денежно-налоговая практика правительства и т.д.</p>
Субъективные	<p>Связаны непосредственно с деятельностью данной компании и являются последствием ее неправильной работы. К данной категории причин можно отнести, например, высокие затраты на производство продукции, высокие цены, низкую рентабельность, рост дебиторской задолженности, неправильное планирование деятельности, недостаточный уровень квалификации сотрудников и т.д.</p>

¹ Копелев, И. Б. Влияние внешних факторов на риск финансовой несостоятельности компании / И. Б. Копелев // Экономические науки. 2015. №11 (132). С. 102.

² Несостоятельность (банкротство): Научно-практ. комментарий новелл законодат. и практики его прим / под ред. В. В. Витрянского. 2-е изд., стереотип. М. : Статут, 2012. С. 225.

Таким образом, нами были рассмотрены понятие банкротства с точки зрения действующего законодательства РФ. Классифицированы типичные предпосылки возникновения банкротства предприятий, ошибки управления, которые приводят к несостоятельности предприятий. Также приведена группировка причин банкротства по факторам, влияющим на их возникновение.

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Аннотация. В статье определены признаки добросовестной конкуренции. В частности, определено законодательство о конкуренции, органы, регулирующие антимонопольное законодательство, а также указываются элементы права на добросовестную конкуренцию. Рассмотрены механизмы ценовой и неценовой конкуренции и задачи государства по формированию добросовестной конкурентной среды. Ко всему, указаны нормативные правовые акты, регулирующие конкуренцию.

Ключевые слова: добросовестная конкуренция, хозяйствующие субъекты, монополия, антимонопольное законодательство.

© Yaushev V.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

THE LEGAL NATURE OF FAIR COMPETITION

Abstract. The article defines the signs of fair competition. In particular, the competition law, the bodies regulating the antimonopoly legislation are defined, as well as the elements of the right to fair competition. The mechanisms of price and non-price competition and the state's task of forming a conscientious competitive environment are considered. To all, the regulatory legal acts regulating competition are specified.

Keywords: fair competition, business entities, monopoly, antimonopoly legislation.

В настоящее время, как такового определения добросовестной конкуренции нет ни в экономических, ни в юридических источниках. Есть понятия «конкуренция», «недобросовестная конкуренция», «совершенная конкуренция», «несовершенная» и прочее. В связи с этим под добросовестной целесообразно понимать ту, что не содержит в себе признаков недобросовестной и, по своей сути, тождественна определению конкуренции, данному в п. 7 ст. 4 Закона о конкуренции².

Добросовестная конкуренция — это отношения соперничества, при которых каждый участник допускаемыми законом средствами ограничивает других в возможности единолично влиять на состояние рынка. Данное законодательное определение исходит из экономического понятия совершенной конкуренции. Однако такое явление существует крайне редко, так как в основном соперничество проявляется на рынках с наличием в той или иной степени монополизированных субъектов, то есть в рамках несовершенной конкуренции.

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Е. А. Кобзева**.

² Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее — Закон о конкуренции).

Исходя из указанного определения, можно выделить три признака, которыми обладает добросовестная конкуренция:

1. Совершение присутствующими в экономике лицами самостоятельных действий, которые называются конкурентными.

2. Осуществление конкурентных процессов между участниками, именуемыми субъектами конкуренции.

3. Наличие определенных экономико-правовых локаций, именуемых рынками, где и происходит взаимодействие продавцов и потребителей.

Каждый участник рынка стремится к получению прибыли. Для этого он совершает определенные (конкурентные) действия, которые обеспечивают субъекту предпринимательства правомерное преимущество. Вся эта деятельность делится на ценовую и неценовую конкуренцию.

Механизм первого вида состоит в понижении или повышении цен. В результате предприятие обеспечивает себе большой приток потребителей. Несмотря на то что основная цель конкуренции — это максимизация прибыли, иногда ценовой метод применяется для решения совсем других задач. Например, он может использоваться для выдавливания с рынка менее устойчивых производителей путем установления цен ниже себестоимости продукции. При таких условиях выигрывают только самые мощные в финансовом плане субъекты.

Второй способ заключается в улучшении качества товара (работ, услуг). Сюда же относятся расширение ассортимента, модернизация производства, повышение уровня сервисного обслуживания. Выбор более удобного месторасположения, расширение рекламы также могут способствовать увеличению потребительского спроса. Кроме того, большую популярность в борьбе за покупателя стали приобретать маркетинговые исследования, которые помогают предпринимателям лучше определить истинные потребности людей.

Таким образом, конкурентные действия воздействуют, с одной стороны, на потребителя, удовлетворяя его потребности; с другой — на конкурентов, отвлекая от их продукции потенциальных приобретателей.

По смыслу толкования Закона о конкуренции лицами, имеющими право совершать конкурентные действия, являются хозяйствующие субъекты. При этом отдельные физические лица, не имеющие отношения к какому-либо хозяйствующему субъекту, а также государственные и муниципальные органы или их должностные лица не могут выступать в этом качестве.

К хозяйствующим субъектам в широком смысле этого определения относятся:

1. В силу п. 5 ст. 4 Закона о конкуренции:

- коммерческие организации;
- некоммерческие предприятия, занимающиеся доходной деятельностью;
- индивидуальные предприниматели;
- физические лица, получающие доход от своего профессионального труда, требующего получения лицензии, проведения государственной регистрации или членства в саморегулируемых организациях (например, нотариусы, оценщики).

2. Согласно п. 6 ст. 4 Закона о конкуренции хозяйствующие субъекты, оказывающие финансовые услуги (кредитные и микрофинансовые организации, страховые компании, негосударственные пенсионные фонды и т.п.).

3. Отдельно ст. 9 Закона о конкуренции в качестве участников конкуренции выделяют группы лиц, члены которых могут влиять и контролировать друг друга.

Возможные основания объединения отдельных лиц в единый экономический субъект для целей соблюдения антимонопольного законодательства изложены в той же статье. Например, такой группой являются организация и ее исполнительный орган (как физическое, так и юридическое лицо) либо гражданин (хозяйствующий субъект) и его родственники (супруги, дети и др.).

Определение границ рынка, как признак, тесно связано с таким важным условием конкуренции, как невозможность отдельных субъектов влиять своими действиями на общие правила конкретного рынка. Это проявляется посредством реализации права каждого заинтересованного лица на свободу совершения сделок, прописанного в ст. 421 ГК РФ и включающего в себя не только свободу в выборе и приобретении товаров (работ, услуг), но и возможность формировать договорные условия и устанавливать цены по собственному усмотрению сторон.

Таким способом законодатель противопоставляет конкуренцию в ее добросовестной форме доминирующему положению на товарном рынке. При этом под рынком понимается единая сфера обращения конкретного товара (п. 4 ст. 4 Закона о конкуренции). Для целей контроля над правильным функционированием конкретной рыночной локации соответствующие властные органы должны точно определять рамки данного сегмента. Решается подобная задача посредством проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке.

Принцип государственной поддержки конкуренции сформулирован в ч. 1 ст. 8 Конституции РФ. Целью такой поддержки является обеспечение эффективного существования рынка на основе конкурентных отношений с учетом государственного контроля над монополиями.

Поставленная государством задача решается двумя путями:

1. Издаются соответствующие нормативные акты, которые в своей совокупности составляют законодательство о конкуренции и монополии.

2. За соблюдением установленных правил следит специальный орган — Федеральная антимонопольная служба (ФАС России — см. постановление Правительства РФ от 30 июня 2004 г. № 331 «Об утверждении Положения о Федеральной антимонопольной службе»). Помимо контролирующей функции ФАС РФ имеет полномочия по принятию правовых актов, которые развивают, уточняют или разъясняют положения основных законодательных документов.

Законодательство о конкуренции и монополии состоит из нескольких частей.

В первую очередь это конкурентное законодательство, которое включает в себя:

1. Антимонопольное законодательство, призванное ограничивать монополизацию экономики. Это достигается с помощью предусмотренного правовыми актами государственного надзора за доминирующими субъектами, а также предупреждения и преследования монополистических явлений. К антимонопольным источникам, в соответствии с ч. 1 ст. 2 Закона о конкуренции, относятся Конституция РФ (ст. 8, 34), ГК РФ (ст. 10) и пр.

2. Законодательство о недобросовестной конкуренции, которое способствует выявлению и предупреждению недопустимых методов конкурентной борьбы. В случае нарушения нормативных правил предусмотрены меры ответственности для виновных субъектов. Этот нормативный пласт состоит из Закона о конкуренции, КоАП РФ (например, ст. 14.33 о недобросовестной конкуренции), УК РФ (ст. 178 об ограничении конкуренции), а также иных федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ, приказов ФАС России, международных со-

глашений.

Вторая часть — это законодательство о естественных и государственных монополиях (например, Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях»). Оно регулирует деятельность доминирующих на рынке организаций, которые создаются государством ради соблюдения публичных интересов. Подобные хозяйствующие субъекты не имеют преобладающего значения и носят исключительный характер.

Элементы права на добросовестную конкуренцию.

Как уже отмечалось выше, ст. 8 Конституции РФ, провозгласив принцип государственной поддержки конкуренции, фактически возвела его в ранг основ конституционного строя РФ. Это означает, что право на конкуренцию (равное и самостоятельное соперничество с другими участниками рынка) считается одним из самых главных элементов предпринимательской деятельности вообще.

Рассматриваемая возможность состоит из следующих правомочий:

1. Права на собственные действия. Оно выражается в свободном доступе на рынок и в осуществлении таких мероприятий, которые способствуют привлечению потребительского спроса. При этом зачастую добросовестные действия конкурента создают помехи для других субъектов, что не всегда можно признать противоправным.

2. Права требования. Оно заключается в праве предпринимателя требовать от остальных участников и властных органов, чтобы они не мешали ему совершать конкурентные действия.

3. Права на защиту. Суть его в возможности защитить свои предпринимательские права либо способом самозащиты, либо путем применения к нарушителю мер государственного воздействия гражданского, административного или уголовного характера.

Лимитировать право субъекта предпринимательской деятельности на конкуренцию в добросовестном виде можно только на основании норм федеральных законов и только для целей удовлетворения общественных нужд. Например, такое ограничение существует в сферах государственных и естественных монополий.

Таким образом, рассмотренный вид конкуренции определяется как равное соперничество хозяйствующих субъектов. Добросовестная конкуренция является важнейшим элементом эффективного функционирования экономики. Данное явление регулируется большим разделом российского права, которое включает в себя конкурентную часть и законодательство о естественных и государственных монополиях. Реализуется состязательность посредством применения ценовых и неценовых методов. При этом последние признаются более благоприятными и полезными в плане дальнейшего конструктивного функционирования экономики.

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Аннотация. В статье дано определение недобросовестной конкуренции, в частности, определены изменения в законодательстве о конкуренции, выделены признаки недобросовестной конкуренции, взаимодействие конкурентного права с другими отраслями права. Рассмотрены определенные примеры по антимонопольному законодательству. Ко всему, указаны нормативные правовые акты, регулирующие недобросовестную конкуренцию, а также законодательно урегулированные нормы по предотвращению недобросовестности в сфере конкурентного права.

Ключевые слова: недобросовестная конкуренция, товарный знак, коммерческая тайна.

© Yaushev V.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

THE LEGAL NATURE OF UNFAIR COMPETITION

Abstract. The definition of unfair competition is given in the article, in particular, the changes in the competition law are defined, the signs of unfair competition are identified, the interaction of competition law with other branches of law. Some examples of antimonopoly legislation are considered. To all, the normative legal acts regulating unfair competition are specified, as well as the legislatively regulated norms for the prevention of unfair competition in the field of competition law.

Keywords: unfair competition, trademark, commercial secret.

В настоящее время в условиях интенсивного развития современной России большое значение имеет разрешение вопросов антимонопольного законодательства, в частности, недопустимость недобросовестной конкуренции. Данные отношения регулируются Федеральным законом от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», а также другими нормативными правовыми актами Российской Федерации, направленными на борьбу с нарушениями закона в данной области, на обеспечение положений, закрепленных в Конституции РФ и антимонопольном законодательстве.

Так «недобросовестная конкуренция» — любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении ими предпринимательской деятельности, противоречат законодательству Российской Федерации, обычаям делового оборота, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и причинили / могут причинить

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Е. А. Кобзева.**

убытки другим хозяйствующим субъектам — конкурентам либо нанесли / могут нанести вред их деловой репутации. Данное определение закреплено в Законе «О защите конкуренции».

Законодатель также закрепил, примерный, перечень деяний, составляющих объективную сторону правонарушения, к числу которых относятся:

— распространение ложных, неточных или искаженных сведений, повлекших за собой причинение убытков хозяйствующему субъекту, либо нанесение ущерба его деловой репутации;

— введение в заблуждение в отношении характера, способа и места производства, потребительских свойств, качества и количества товара или в отношении его производителей;

— некорректное сравнение хозяйствующим субъектом производимых или реализуемых им товаров с товарами, производимыми или реализуемыми другими хозяйствующими субъектами-конкурентами;

— продажа, обмен или иное введение в оборот товара (если при этом незаконно использовались результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации юридического лица, средства индивидуализации продукции, работ, услуг);

— незаконное получение, использование, разглашение информации, составляющей коммерческую, служебную или иную охраняемую законом тайну.

Данный перечень является открытым, что значит, что к нему можно отнести и иные действия, противоречащие нормам антимонопольного законодательства Российской Федерации.

С 5 января 2016 г. Федеральный закон «О защите конкуренции» претерпел значительные изменения. Действующая на тот момент ст. 14, посвященная недобросовестной конкуренции, расширилась вплоть до целой гл. 2.1. Данные изменения вызваны высокой актуальностью проблемы недобросовестной конкуренции, возникшей на данном этапе развития современного общества. Идея расширения и конкретизации недобросовестной конкуренции в Федеральном законе «О защите конкуренции» разрабатывалась в течение нескольких лет. Весной 2014 г. ФАС России начала работу над концепцией новой главы, которая имела бы большую сферу распространения и восполняла бы пробелы в области недобросовестной конкуренции в России. Следует отметить, что при разработке гл. 2.1 Федерального закона «О защите конкуренции» учитывалась и судебная практика, сложившаяся при разрешении споров в судах. Одной из главных целей при разработке изменений ФАС России поставила перед собой задачу сделать новую главу наиболее понятной для всех субъектов рыночных отношений, независимо от их знаний в сфере юриспруденции, разбив каждую форму недобросовестной конкуренции на статьи и объединив их в одну главу. Изначально, поправки в Закон не входили в «четвертый монопольный проект», но они были включены туда после принятия «четвертого антимонопольного проекта» в январе 2015 г. После долгих обсуждений общественности 5 октября 2015 г. все-таки был принят Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон “О защите конкуренции” и отдельные акты Российской Федерации», включивший в себя детализированные поправки в сфере недобросовестной конкуренции.

Глава 2.1 ФЗ «О защите конкуренции» выделяет семь запретов на недобросовестную конкуренцию, а также указывает, что данный перечень запретов является

открытым. Наиболее широкому анализу подвергаются три самостоятельных состава недобросовестной конкуренции: дискредитация, введение в заблуждение, некорректное сравнение. Как уже было отмечено, большая роль отводится судебной практике и ее влиянию при разрешении споров в судах. Законодатель дал строгое определение понятию «недобросовестная конкуренция».

Оно приведено в п. 9 ст. 4. Федерального закона «О защите конкуренции»: под недобросовестной конкуренцией понимаются «любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении предпринимательской деятельности, противоречат законодательству Российской Федерации, обычаям делового оборота, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и причинили или могут причинить убытки другим хозяйствующим субъектам — конкурентам либо нанесли или могут нанести вред их деловой репутации. Из данного понятия, приведенного в Законе можно выделить следующие признаки, которые являются обязательными для определения конкуренции как недобросовестной¹.

1. Недобросовестная конкуренция — всегда действие. Даже при наличии возможных других признаков бездействие не может рассматриваться как недобросовестная конкуренция в отличие от монополистической деятельности. В некоторых случаях бездействие может быть признано монополистической деятельностью.

2. Иным обязательным условием является ведение субъектами своей деятельности на одном товарном рынке, в одной сфере. Проще говоря, субъект, против которого направлены действия недобросовестной конкуренции, и субъект, осуществляющий данные действия, должны находиться в конкурентном положении между собой.

3. Квалифицирующим признаком недобросовестной конкуренции также является противоречие субъекта законодательству РФ, обычаю делового оборота, принципам добропорядочности, разумности, справедливости. Весьма субъективный подход к моральным качествам дает широкий простор для споров в сфере недобросовестной конкуренции.

4. И завершающим условием недобросовестной конкуренции является причинение убытков или нанесение вреда деловой репутации конкурента в результате правонарушения. Далеко не всегда они должны иметь реальный характер. Во многих случаях достаточно и возможного причинения вреда.

В прежней редакции Закона формы недобросовестной конкуренции лишь перечислялись в ст. 14, не имея при этом детализации, уточнения и пояснения для субъектов рынка, давая последним возможность чересчур субъективного подхода при возникновении споров.

В действующей редакции формы недобросовестной конкуренции расширены до уровня главы и каждая из форм выделена в отдельную статью, объединяясь в гл. 2.1.

Проведем анализ форм недобросовестной конкуренции, указанных в гл. 2.1 Федерального закона «О защите конкуренции». Всего в Законе выделено семь форм, но данный перечень не является закрытым. Ввиду быстрого развития товарных отношений, возникновения новых товаров, услуг невозможно сделать перечень форм недобросовестной конкуренции полностью сформированным, поэтому зако-

¹ Серебруев И. В. Правовая природа недобросовестной конкуренции: понятие, признаки, формы // Бизнес, менеджмент и право. 2015. № 1. С. 146.

нодатель правильно выделяет отдельную ст. 14.8 «Запрет на иные формы недобросовестной конкуренции».

1. Дискредитация

Под дискредитацией понимают умышленные действия, направленные на подрыв авторитета, имиджа, доверия.¹

В статье 14.1 указано, что «Не допускается недобросовестная конкуренция путем дискредитации, то есть распространения ложных, неточных или искаженных сведений, которые могут причинить убытки хозяйствующему субъекту и (или) нанести ущерб его деловой репутации». Помимо этого, законодательно закреплено в отношении чего конкурентный субъект может нанести вред:

а) качество и потребительские свойства товара, способы и условия его изготовления или применения;

б) количество товара, его наличие и возможность применения;

в) условия, на которых данный товар продается (например, цена).

Помимо Федерального закона «О защите конкуренции» правовые отношения, касающиеся данной статьи, регулируются ст. 152 ГК РФ «Защита чести, достоинства, деловой репутации», в которой разъясняются права гражданина и организации, в отношении которых были совершены неправомерные действия порочащие честь, достоинства и репутацию. К примеру, пострадавшее лицо, доказав, что сведения являются порочащими, имеет право требовать в суде признание таких сведений недействительными и разместить данную информацию в тех же СМИ, в которых были указаны порочащие сведения. Помимо этого, лицо имеет право взыскать убытки, нанесенные порочащими сведениями и моральные ущербы.

Суды при разрешении споров, касающихся этой статьи должны руководствоваться постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 24 февраля 2005 г. № 3 «О судебной практике по делам о защите чести и достоинства граждан, а также деловой репутации граждан и юридических лиц».

2. Введение в заблуждение.

Введение в заблуждение потребителей включает в себя четыре вида: обмеривание, обвешивание, обсчет, введение в заблуждение относительно определенных свойств товара и иные виды и способы введения в заблуждение. Обмеривание подразумевает под собой продажу или отпуск товара меньшего размера, чем было определено договором купли-продажи. Обвешивание — это отпуск товара меньшего веса, чем было обусловлено договором купли-продажи. Обсчет, в свою очередь, взимание большей суммы, чем было определено товара, работы или услуги, предусмотренной договором купли-продажи. Введение в заблуждение относительно определенных свойств товара — это передача товара, не соответствующего требованиям, которые заранее были определены между субъектами договора купли-продажи. Формулировка «иные виды и способы введения в заблуждение» дает понять, что данные перечень не закрыт и по своему субъективному отношению можно выделить еще много способов введения в заблуждение.

В ст. 14.2 гл. 2.1 законодатель устанавливает, в отношении чего конкретно субъект может вводиться в заблуждение:

— качество и потребительские свойства товара, его пригодность для определенных целей, непосредственно само назначение товара.

¹ Конкурентное право : учебник / С. А. Пузыревский, Д. А. Гаврилов, Д. И. Серегин. М. : Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2015. С. 207

- количество товара и его наличие на рынке.
- место производства товара и наличие гарантийных обязательств.
- условия, на основании которых товар реализуется на рынке.

3. В ст. 14.3 Закона говорится о недобросовестной конкуренции путем некорректного сравнения. Во-первых, некорректное сравнение — это сопоставление одного товара с другим посредством использования слов превосходящего характера, к примеру «лучший», «первый» и так далее. Во-вторых, это использование исключительно субъективных средств сравнения и сравнение объектов, которых невозможно сравнить объективно. В-третьих, это использование негативных средств сравнения. Выделяют два вида некорректного сравнения: негативный и позитивный. При негативном некорректном сравнении один субъект принижает качества товара конкурента и при этом превозносит свои. Это как раз и есть пример использования слов «лучший», «первый», «единственный» и т.д. При позитивном некорректном сравнении, которое еще называют сравнением-паразитом, субъект использует позитивные качества и уже сложившуюся хорошую репутацию второго субъекта.

4. Запрет на недобросовестную конкуренцию, связанную с приобретением и использованием исключительного права на средства индивидуализации юридического лица, средства индивидуализации товаров, работ или услуг.

Средства индивидуализации закреплены в гл. 76 ГК РФ. В соответствии с ней, такими средствами являются товарный знак, знак обслуживания, фирменное наименование, наименование места происхождения товара. Фирменное наименование, согласно ст. 1473 ГК РФ, это индивидуальное название юридического лица, которое должно содержать указание на то, какой организационно-правовой формой оно является. Например, публичное акционерное общество, общество с ограниченной ответственностью, и т.д. Все данные по юридическому лицу заносятся в ЕГРЮЛ. Ранее, режим средств индивидуализации определялся Законом РФ «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров. Так, в соответствии со ст. 1 данного Закона, знак обслуживания и товарный знак — это обозначения, способные отличать соответственно товары и услуги одних юридических или физических лиц от однородных товаров и услуг других юридических или физических лиц, а наименование места происхождения товара, согласно ст. 30, это название страны, населенного пункта, местности или другого географического объекта, используемое для обозначения товара, особые свойства которого исключительно или главным образом определяются характерными для данного географического объекта природными условиями или людскими факторами, либо природными условиями и людскими факторами одновременно.

Позднее данный Закон отменили, а правовое регулирование, касающееся товарных знаков, знаков обслуживания и мест происхождения товаров закрепляются в части четвертой ГК РФ.

Таким образом, в соответствии со ст. 14.4 Федерального закона «О защите конкуренции» использование иным субъектом чужого товарного знака, знака обслуживания, фирменного наименования или наименования места происхождения товара может повлечь за собой жалобу в ФАС России. В соответствии с ч. 2 данной статьи, после вынесения органом ФАС России решения, заинтересованное лицо может направить в уполномоченный орган исполнительной власти указанный акт с целью признания недействительной правовой охраны этого товарного знака.

5. В ст. 14.5 говорится о запрете недобросовестной конкуренции связанной с использованием результатов интеллектуальной деятельности. Результаты интеллектуальной деятельности имеют свое закрепление в ст. 1225 ГК РФ и их список является исчерпывающим. Законодатель не предусматривает иных видов результатов интеллектуальной деятельности. Согласно ст. 1225 ГК РФ это произведения науки, литературы и искусства; коммерческие обозначения, программы для электронных вычислительных машин (программы для ЭВМ); наименования мест происхождения товаров; базы данных; товарные знаки и знаки обслуживания; исполнения; фирменные наименования; фонограммы; секреты производства (ноу-хау); сообщение в эфир или по кабелю радио— или телепередач (вещание организаций эфирного или кабельного вещания); топологии интегральных микросхем; изобретения; селекционные достижения; полезные модели; промышленные образцы. В соответствии со ст. 14.5 «О защите конкуренции» продажа, обмен или введение в производство вышеуказанного запрещено.

6. Следующим видом недобросовестной конкуренции является смешение. Смешение в конкурентном праве — это использование тождественных знаков, эмблем, наименования и т.д. субъектом-конкурентом. В ст. 14.6 Закона говорится о запрете недобросовестной конкуренции, связанной с созданием смешения. Законодатель характеризует смешение, как копирование или какой-либо формы имитация внешних признаков товара. Это касается не только наименования, эмблем и иных бросающихся в глаза надписей, но и цветовой гаммы. Помимо этого, использование тождественных объектов, которые характеризуют внешние признаки предмета, также является незаконным.

7. Запрет на недобросовестную конкуренцию, связанную с использованием, распространением, получением информации, составляющую коммерческую или иную тайну. Тайна — это режим конфиденциальной информации, которая всегда охранялась и будет охраняться законом. Адвокатская тайна, медицинская, государственная. Все они подлежат строгой сохранности и защите. Нарушение признаков тайны может повлечь за собой порой серьезные последствия. На рынке, ее разглашение может повлечь за собой оскорбление и снижение деловой репутации организации или лица. Поэтому ст. 14.7 ФЗ «О защите конкуренции» является регулятором отношений в сфере коммерческой и иной тайны на рынке. Получение и распространение информации субъектом-конкурентом строго запрещено без согласия на это субъекта, которому эта тайна принадлежит. Также запрещено распространение тайны субъектом, который имеет права по условиям договора использовать тайну.

Во многих странах есть еще такое понятие, как демпинг. Это слово английского происхождения и подразумевает под собой продажу товаров и услуг по искусственно заниженным ценам, либо же тайный сговор на торгах. Основными целями демпинга является поднятие и закрепление своей репутации на рынке, а также вытеснение конкурентов. Сейчас это стало большой проблемой и такие страны как Англия, Германия, Франция уже стали применять антидемпинговые законы, поскольку демпинг нарушает принцип справедливости и ведет к банкротству местных производителей.

В России прописано наказание за недобросовестную конкуренцию в Кодексе административных правонарушений. В ст. 14.33 КоАП РФ сказано, что недобросовестная конкуренция влечет за собой наложение штрафа. Это обусловлено особен-

ным вниманием к защите авторских прав и прав интеллектуальной собственности в стране.

За более серьезные правонарушения в области конкуренции предусмотрено уголовное наказание. В соответствии со ст. 178 УК РФ минимальным наказанием является штраф в размере 300 тыс. руб., а за использование насилия и угроз в области конкуренции лица наказываются принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок от одного года до трех лет либо лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок от одного года до трех лет.

Помимо всего этого разновидностью недобросовестной конкуренции является преднамеренное банкротство. Когда руководители организаций и ИП, попав в сложную ситуацию, специально предпринимают действия, которые ведут к банкротству предприятия, то есть к неспособности удовлетворить требования кредиторов ввиду неплатежеспособности. Такая искусственная неспособность и неплатежеспособность может достигаться различными способами. Самый распространенный — заключение заведомо невыгодной сделки. Также очень часто в практике встречаются значительные денежные переводы дружественным лицам или же создание дочерних предприятий.

По отношению к кредиторам проявлением недобросовестной конкуренции является само введение процедуры банкротства, поскольку их положение ухудшается. Требования удовлетворяются согласно очереди, установленной реестром требований кредиторов. То есть кредиторы третьей очереди получают удовлетворение своих требований только после того, как будут удовлетворены требования кредиторов первой и второй очереди. А в случае отсутствия имущества требования кредиторов считаются погашенными. Таким образом, кредиторам приносится зачастую большой ущерб. Относительно недавно появилась практика специального банкротства организаций другими организациями-конкурентами с целью устранения первых на рынке. То есть одна организация предоставляет другой денежные средства в определенно завешенном размере в кредит, зная, что иная организация их погасить не сможет. Спустя некоторое время организация, действующая недобросовестно, подает заявление в суд о признании организации, которой были выданы денежные средства, банкротом. Суд удовлетворяет это заявление, организация признается банкротом, требования организации, предоставившей денежные средства, включаются в реестр требования кредиторов. Таким образом, главная цель выполнена; организация-конкурент признана банкротом и больше не существует.

Поправки в Федеральный закон «О защите конкуренции» не понесли особых изменений, но детализировали, упростили понимание и применение. Помимо этого, поправки снимают спорные вопросы, которые ранее существовали в судебной практике, уделив особое внимание защите прав на результаты интеллектуальной деятельности и использование тождественных обозначений.

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы реализации нормативных правовых актов о транспортной безопасности на воздушном транспорте. Предлагаются пути решения выполнения требований и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации в сфере безопасности на воздушном транспорте.

Ключевые слова: транспортная безопасность, авиационная безопасность, гражданская авиация.

© Rusovskaja K.

— graduate of Institute of Law
Russian University of Transport

SAFETY OF THE TRANSPORT SYSTEM IN THE SPHERE OF ACTIVITY OF AIR TRANSPORT

Abstract. The article deals with the implementation of regulatory legal acts on transport security in air transport. There are proposed ways of solving the requirements and recommended practice of the International Civil Aviation Organization in the sphere of activity of air transport security.

Keywords: transport security, aviation security, civil aviation.

Транспортная безопасность— состояние объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, когда они защищены от актов незаконного вмешательства.²

Социально-экономическое развитие любого государства крайне сильно зависит от надежности и безопасности организации транспортной системы. Россия — огромная территориально страна, и для эффективного развития экономики, для освоения дальних районов и осуществления социально— экономических связей между нашими регионами, пользование транспортом является жизненно необходимым. Потому создание безопасной транспортной системы — основная задача. Стоит отметить, что по этой причине Правительство РФ в 2008 г. приняло стратегию развития транспортной системы, которая разработана вплоть до 2030 года. В транспортной стратегии определены цели и приоритеты развития транспорта на долгосрочную перспективу. Основные цели транспортной стратегии — рост уровня безопасности транспортной системы. Кроме его повышения, безопасность

¹ Научный руководитель — доктор педагогических наук, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **А. В. Пищелко**.

² Попова М. А. Нормативные правовые проблемы транспортной безопасности России // *Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии*, 2017. № 3-1. С. 173—177.

транспортной системы выдвигает условия увеличения уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

Для достижения этих целей путем целого комплекса мероприятий мы сможем выйти на такой уровень безопасности транспортной системы нашего государства, который будет соответствовать международным и национальным требованиям. В список мероприятий по обеспечению безопасности российской транспортной системы входят: обеспечение безопасности при перевозке грузов, которые требуют особых условий; обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств относительно АНВ; необходимость в специалистах с уровнем профессиональной подготовки для обеспечения потребностей транспортного комплекса, которые отвечают требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы; лицензирование и уведомления как пути обеспечения профессионального допуска к транспортной деятельности. Реализацию государственной транспортной политики по обеспечению транспортной безопасности будет осуществлять Федеральный закон от 9 ноября 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Он определяет и разделение полномочий федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения транспортной безопасности. России предстоит разработать и реализовывать полный комплекс мер, который включает в себя ведение реестра категоризованных объектов, аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности; проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры; утверждение планов обеспечения транспортной безопасности, для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, которые угрожают безопасной деятельности транспортного комплекса. Определены факторы риска, которые влияют на уровень безопасности транспортной системы.¹ Основные факторы: человеческий фактор, террористические акты; неполная профессиональная подготовка персонала; рабочие сбои техники. Очевидно, что для снижения рисков возможных происшествий на транспорте предполагается рост уровня защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств от АНВ. Для этого рекомендуется внедрить более новые системы видеонаблюдения и другие системы «входного» контроля пассажиров и незаконного проникновения человека. Помимо этого, нужно усилить административный режимный подход к организации антитеррористической деятельности с участием правоохранительных органов.²

Транспортная стратегия четко выделяет список мероприятий и мер, которые обеспечивают рост уровня безопасности транспортной системы, разделяя их по видам транспорта. На воздушном транспорте с целью повышения общего уровня безопасности и предотвращения возможных террористических актов предусматривается следующее: доведение оснащенности аэропортов государства новыми техническими средствами для обеспечения 100%-ного досмотра багажа и груза; строительство в России системы авиационной безопасности, которая соответствует практике, которую рекомендует ИКАО и которая объединена в общемировую систему безопасности в авиационной сфере; контроль состава и уровня угроз без-

¹ Землин А. И. К вопросу о месте транспортного права в системе российского права // Транспортное право и безопасность. 2016. № 4. С. 58—69.

² Тарасов Ю. Безопасность транспортной системы России // Безопасность, достоверность, информация. 2009. № 82. С. 10—13.

опасности объектов воздушного транспорта; снабжение международных аэропортов государства новейшим оборудованием с целью обнаружения взрывчатых веществ, включая пластические; предложение новых технических решений по авиационной безопасности на ГВС; усовершенствование системы информационного обеспечения авиационной безопасности; повышение уровня взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти в сфере обеспечения авиационной безопасности, а также субъектов воздушного транспорта.

Законодательно-правовая база должна обосновывать достижение целей и решение задач, которые поставлены Транспортной стратегией. Чтобы достичь целей по обеспечению транспортных средств и транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры нужно урегулировать процесс их оснащения модернизированными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной охраны, также в пределах технического регулирования и требований по обеспечению транспортной безопасности¹. Главная цель Транспортной стратегии — проведение научных исследований и разработок в области обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от АНВ. Если учитывать особенную значимость вопросов транспортной безопасности, ФЦП «Развитие транспортной системы России» предусматривает вопросы по обеспечению транспортной безопасности в отдельную подпрограмму — Подпрограмма № 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы». Устойчивое развитие транспорта — гарант обеспечения единства страны и ее экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, национальной безопасности, роста условий и уровня жизни населения. И такое повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы будет являться одной из главных целей Транспортной стратегии России. Для решения этой трудной задачи необходимы изменения в подходах к организации и технологии деятельности по обеспечению транспортной безопасности, а также дополнительные затраты и оснащение современными техническими средствами.

¹ Якунин В. И. и др. Проблемы формирования государственной политики транспортной безопасности. М. : Наука, 2006.

СДЕЛКИ ПО ОТЧУЖДЕНИЮ ДОЛЕЙ В УСТАВНОМ КАПИТАЛЕ ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

Аннотация. Законодательное регулирование перехода доли в уставном капитале в обществах с ограниченной ответственностью (далее ООО) регламентированы ст. 21 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью». Сделки с долями часто происходят на практике это непосредственно связано с экономическим интересом участников ООО. В последние годы произошли серьезные изменения в нормативном регулировании порядка совершения таких сделок. Осуществляется реформирование корпоративного законодательства, происходит становление и формирование корпоративной экономической и юридической культуры, совершенствуется практика корпоративных соглашений. Данный процесс представляет интерес для цивилистики. Особое внимание цивилистов привлекают манипуляции капиталом юридических лиц посредством корпоративных соглашений, содержащих запреты и ограничения относительно свободного отчуждения долей в уставном капитале общества с ограниченной ответственностью. В статье анализируются теоретические и практические проблемы отчуждения долей в уставном капитале ООО, в том числе освещается роль нотариуса в процедуре оформления сделок.

Ключевые слова: сделка, доля в уставном капитале общества с ограниченной ответственностью, запреты и ограничения, нотариальная форма сделки, преимущественное право покупки доли.

© Ishutina T.

— graduate of Institute of Law
Russian University of Transport

TRANSACTIONS ON ALIENATION OF SHARES IN THE CHARTERED CAPITAL OF LIMITED LIABILITY COMPANIES

Abstract. Legislative regulation of transfer of shares in the chartered capital in limited liability companies (hereinafter LLC) are regulated by article 21 of the special law «On Limited Liability Companies» (further LLC). Transactions with shares often occur in practice which is directly related to the economic interest of the LLC members. In recent years there have been major changes in the normative regulation of the procedure for making such transactions. The reforms of corporate legislation are being conducted; of establishing and development corporate economic is developing culture; the practice of corporate agreements is improving. This process is of interest to civil law. Attention of civil law spe-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Е. А. Кобзева.

cialists is drawn to the manipulation of the capital of legal entities, by corporate agreements containing prohibitions and restrictions on the free disposition of shares in the capital of limited liability companies. This article analyzes the theoretical and practical problems of shares carve-out in the chartered capital of LLC with the special emphasis of the role of the notary in the closure of the transaction.

Keywords: transaction, share in the Chartered capital of LLC, interdictions and limitations, notarized transactions, shareholder priority right.

В современной цивилистике активно исследуются проблемы, связанные с правовой природой долей в капитале хозяйственных обществ, а также особенности правового режима сделок с долями, обязательственные и корпоративные права участников обществ с ограниченной ответственностью (ООО), понимание долей как имущественного права и другие вопросы (С. А. Бобков, Д. В. Ломакин, Е. Тимохина, С. А. Шевченко, В. А. Лапач, Р. С. Бевзенко) [1—6]. Согласно ст. 21 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» (далее — Закон об ООО), переход доли или части доли в уставном капитале общества к одному или нескольким участникам данного общества либо к третьим лицам осуществляется на основании сделки, в порядке правопреемства или на ином законном основании. Среди указанных оснований сделки занимают ведущее место.

Сделки с долями ООО на практике проводятся довольно часто, так как инвестиции, как правило, осуществляются в форме приобретения доли в уставном капитале ООО. Передавая долю другим лицам, участник ООО может вернуть себе вложения, которые были сделаны им когда-то в бизнес, попытаться получить доход либо прекратить свое участие в данной корпорации. В силу особой значимости возникающих в этих случаях отношений, правовых последствий, которые влекут такие действия участника, в законодательстве подробно урегулирован механизм отчуждения доли. При этом обращает на себя внимание тот факт, что этот порядок подвергается постоянной корректировке с учетом потребностей практики и тех проблем, которые возникают при осуществлении права на отчуждение доли. Можно сказать, что изменения в Законе об ООО 2009 г. стали началом реформы корпоративного законодательства [7]. Целью реформы законодательства об ООО являлось повышение привлекательности России как страны для вложения инвестиций и обеспечения защиты участников обществ.

Широкого инвестиционного бума практика не зафиксировала, однако развитие и совершенствование корпоративных норм состоялось. В рамках реформирования корпоративного законодательства происходит становление и формирование корпоративной экономической и юридической культуры, практики корпоративных соглашений, что, несомненно, сказывается на механизме сделок по отчуждению долей, системе дозволений и запретов, существующих в данной области.

Для правильного понимания существа отчуждения долей в уставном капитале ООО необходимо определить ее правовую природу. В специальной юридической литературе сложилось достаточно устойчивое мнение о том, что доля относится к категории имущественных прав и ее продажа либо отчуждение иным образом должны осуществляться в форме уступки права в соответствии с правилами главы 24 «Перемена лиц в обязательстве» Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ). Данная позиция оформилась в обязательно-правовую концепцию. Вместе с тем в юридической литературе высказываются и другие мнения.

Так, Л. А. Новоселова считает, что право уступить долю другому участнику является вещным правом [8, с. 49]. Р. С. Бевзенко и Д. В. Муртазин отстаивают позицию о понимании доли как самостоятельного объекта гражданского оборота, так как с момента создания ООО она находится в обороте [6]. Думается, что долю по своей природе следует рассматривать как имущественное право участника корпорации, посредством которой удовлетворяются его имущественные интересы.

Статус владельца доли в уставном капитале предоставляет ему права в соответствии со ст. 8, 23, 26 Закона об ООО [9]. Одним из таких прав является право продать или осуществить отчуждение иным образом своей доли или части доли в уставном капитале общества одному или нескольким участникам данного общества либо другому лицу. Это право, как отмечает С. Д. Могилевский, носит наиболее сложный характер [10, с. 20]. В литературе обсуждается безусловность данного права, однако есть точка зрения, что эта безусловность не абсолютна. Корпоративными документами и соглашениями эта безусловность может быть поставлена в рамки и ограничена. К примеру, право участника продать или иным образом уступить свою долю, бесспорно, при его реализации приводит к возникновению гражданско-правового обязательства.

Однако это право имеет обязательственную природу (это требование к обществу). В данном случае оно не может рассматриваться как вещное право на имущество общества, собственником которого является само общество.

Неоднозначная правовая природа доли в уставном капитале ООО определила и различный подход к правовой природе отчуждательных сделок. В доктрине обозначился подход к пониманию таких сделок как имеющих особый правовой режим. Представляется, что данный режим включает в себя установление в законодательстве определенных запретов и дозволений в части совершения таких сделок, а также особую форму их совершения. При этом нормы гл. 24 ГК РФ не должны здесь применяться.

Правила, регламентирующие сделки по отчуждению долей, содержат определенные дозволения и запреты. Именно дозволение и запрет, по мнению С. С. Алексеева, создают специфическую направленность в правовом регулировании. Для всех случаев отчуждения и перехода доли (или ее части) в уставном капитале ООО в законодательстве установлены прямые запреты и ограничения на отчуждение. Все запреты относительно сделок с долями можно подразделить на законные и установленные соглашением участников ООО (указанные в корпоративных актах).

К числу законных запретов отнесены следующие:

1. Не допускается отчуждение доли, если в результате этого не остается ни одного из учредителей.

2. Не допускается отчуждение доли, если единственным учредителем оказывается хозяйственное общество с одним учредителем (п. 2 ст. 88 ГК РФ).

3. Доля, не оплаченная в полном размере, может быть отчуждена только в оплаченной части (п. 3 ст. 21 Закона об ООО). Нарушение этого правила ранее по судебной практике могло привести к ничтожности сделки, противоречащей требованиям закона, однако в настоящее время эта сделка считается оспоримой (постановление Федерального арбитражного суда Восточного округа от 15 мая 2007 г. № А19-22993/06-Ф02-2688/07 по делу №А19-22993/06).

4. Не допускается уступка преимущественных прав покупки доли или части доли в уставном капитале общества (п. 5 ст. 21 Закона об ООО).

5. Участник вправе уступить свою долю третьим лицам только в случае, если это не запрещено уставом ООО (ч. 2 ст. 21 Закона об ООО).

6. При проведении процедуры наблюдения в связи с неплатежеспособностью ООО запрещено удовлетворение требований учредителей о выделе доли, выкупе, выплате действительной стоимости доли (ст. 63 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)»).

Кроме законных ограничений, в корпоративных актах могут быть закреплены и другие ограничения и запреты. К примеру, в уставе может быть установлен полный запрет на передачу доли по любой возмездной или безвозмездной сделке третьим лицам, а также допускается введение требований квалифицированного или единогласного согласия на такого рода сделки (ч. 2 п. 2 ст. 21). В целях сохранения определенного соотношения корпоративных прав в уставе может быть установлено обязательное получение согласия при совершении сделки отчуждения другим участником общества (ч. 1 п. 2 ст. 21). В корпоративных соглашениях могут быть установлены условия о порядке осуществления прав участников общества, введении запрета на отчуждение или залог доли до достижения определенного хозяйственного результата в деятельности общества, установление определенной цены отчуждения доли. Такие соглашения возможны между участниками ООО согласно п. 3 ст. 8 Закона об ООО.

Помимо запретов, устанавливаются и ограничения отчуждения, к их числу может быть отнесено преимущественное право на покупку доли участников, требование о согласии участников и самого общества на отчуждение или, напротив, запрет и т.п. Соблюдение преимущественного права обязательно только при продаже доли. При безвозмездном отчуждении доли оно не действует. Данную позицию подтверждает судебная практика. С 1 января 2016 г. введен в действие Федеральный закон № 67-ФЗ (далее — Закон № 67-ФЗ), направленный на обеспечение достоверности сведений, представляемых при государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Указанный нормативный правовой акт вносит изменения в ряд важных законов: Основы законодательства Российской Федерации о нотариате, Уголовный кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях, а также в Закон об ООО в части порядка перехода и залога доли в уставном капитале ООО. Следует отметить, что затронутые в настоящей статье положения, предусмотренные Законом № 67-ФЗ, в основном направлены на усиление преобладающей роли нотариуса при совершении сделок с долями — это, несомненно, приведет к дополнительным расходам для сторон таких сделок.

Одно из императивных требований законодателя к сделкам по отчуждению относится к ее форме. Ранее положения Закона об ООО предъявляли только одно требование к сделке, направленной на отчуждение доли в уставном капитале общества, — ее нотариальное удостоверение. Такая сделка совершалась путем заключения соответствующего договора (например, купли-продажи) и его нотариального удостоверения. Новелла Закона № 67-ФЗ предусматривает, что сделка, направленная на отчуждение доли или части доли в уставном капитале общества, подлежит нотариальному удостоверению путем составления одного документа, подписанного сторонами. Несоблюдение нотариальной формы влечет за собой недействительность этой сделки. При этом Закон № 67-ФЗ не содержит положения о том, в чье распоряжение передается единственный экземпляр такого документа, можно предположить, что именно покупатель должен быть тем лицом, у кого он остается

на руках. В противном случае при последующей продаже доли покупатель по требованию другой стороны или нотариуса не сможет предоставить документ, послуживший основанием приобретения доли. В свою очередь продавец может потребовать представления нотариально заверенной копии такого документа.

С момента вступления Закона № 67-ФЗ в силу сделка по отчуждению доли, совершаемая участниками общества, в процессе использования одним из них преимущественного права покупки подлежит нотариальному удостоверению. Напомним, что ранее такая сделка не требовала нотариального удостоверения, и это зачастую использовалось сторонами для цели исключения нотариального удостоверения реального перехода доли от нескольких участников третьему лицу путем его принятия в общество и последующего выкупа им доли других участников без нотариального удостоверения сделок. Согласно Закону об ООО участники общества пользуются преимущественным правом покупки доли участника общества по цене предложения третьему лицу. Наряду с этим, уставом общества может быть предусмотрено преимущественное право покупки доли самим обществом, если другие участники не использовали свое преимущественное право. Если обществу предоставляется такое право, уставом должен быть установлен срок его реализации (как правило, 30 дней). Однако достаточно часто по различным причинам такой срок в уставах обществ отсутствует. Возможно, в связи с этим Закон № 67-ФЗ ввел следующее положение: если уставом предусмотрено преимущественное право общества на приобретение доли, оно вправе воспользоваться им в течение семи дней со дня истечения преимущественного права участников или их отказа от использования своего права. Таким образом, в законодательном порядке было принято решение унифицировать подход к вопросу преимущественного права общества. Такое нововведение законодателя следует признать целесообразным. При этом Закон № 67-ФЗ уточняет: уставом общества могут быть определены более продолжительные сроки использования обществом своего преимущественного права.

Для соблюдения преимущественных прав других участников общества предусматривается, что участник, намеренный продать свою долю в уставном капитале общества третьему лицу, обязан известить в письменной форме об этом остальных участников и само общество путем направления через общество за свой счет оферты, адресованной этим лицам и содержащей указание цены и других условий продажи. Ранее было установлено, что оферта должна быть совершена в простой письменной форме. Закон № 67-ФЗ вносит изменение: такая оферта должна быть нотариально удостоверена, в связи с чем, безусловно, усложняется и удлиняется по времени процедура совершения сделки купли-продажи доли. Во-первых, указанное положение потребует обращения продавца доли к нотариусу. Во-вторых, новый порядок может вызвать затруднение в случаях, когда в связи с определенными обстоятельствами сделку необходимо совершить в кратчайшие сроки или даже за один день. Дело в том, что если у остальных участников общества отсутствуют возражения относительно перехода доли к третьему лицу и требуется сократить срок их преимущественного права, в течение которого доля не может быть передана третьему лицу и который составляет не менее 30 дней, они могут отказаться от использования такого права до момента истечения этого срока путем направления обществу соответствующего заявления, подпись на котором удостоверяется в нотариальном порядке. Законом № 67-ФЗ предусмотрено, что как оферта, так и отказ от преимущественного права подлежат нотариальному удостоверению. Таким об-

разом, количество действий, необходимых для оформления сделки, заметно увеличивается: лицо, отчуждающее долю, подписывает оферту в присутствии нотариуса, последний ее удостоверяет, оферта передается в общество, общество уведомляет участников, а участники при отсутствии возражений и сокращения срока их преимущественного права также подписывают соответствующий отказ в присутствии нотариуса. Очевидно, что это представляет собой значительную трудность, особенно в случаях, когда сделку необходимо осуществить срочно.

При удостоверении сделки нотариус проверяет полномочия лица, отчуждающего долю. Эта проверка включает и проверку документов, на основании которых таким лицом была приобретена указанная доля ранее. К таким документам, согласно поправкам, внесенным Законом № 67-ФЗ, относятся в том числе договор или иная сделка, в соответствии с которыми участник общества приобрел долю или часть доли, если доля или часть доли приобретена на основании сделки, решение единственного учредителя о создании общества при создании общества с одним участником, свидетельство о праве на наследство, если доля или часть доли перешла к участнику общества по наследству, и т.д. Дополнительно к указанным документам полномочие лица, отчуждающего долю, также подтверждается выпиской из ЕГРЮЛ, содержащей сведения о принадлежности отчуждаемой доли указанному лицу. Согласно новеллам эту выписку получает нотариус в электронной форме в день удостоверения сделки. В настоящее время по общему правилу нотариусы требуют представить выписку из ЕГРЮЛ (срок ее действия — не более 30 дней с момента выдачи регистрирующим органом) или при наличии технической возможности самостоятельно получают ее в электронной форме.

Дополнительно изменениями, предусмотренными Законом № 67-ФЗ, установлено следующее: нотариус должен удостовериться в том, что отчуждаемая доля полностью оплачена, так как в соответствии с Законом об ООО доля может быть отчуждена до полной ее оплаты только в части, в которой она оплачена. Несмотря на то, что такая обязанность в Законе об ООО не была установлена, нотариусы все равно осуществляли проверку факта оплаты передаваемой доли путем истребования у самих обществ и их участников различных писем и подтверждений. По сути, указание в законе на такую обязанность нотариусов ничего нового не изменило, так как нотариусы всегда выполняли такие действия. Обращает на себя внимание норма, согласно которой заявление о внесении изменений в ЕГРЮЛ в связи с передачей доли должно быть подписано и передано в регистрирующий орган в электронной форме непосредственно нотариусом. Ранее после нотариального удостоверения сделки, направленной на отчуждение доли, продавец должен был подписать соответствующее заявление в присутствии нотариуса, который передавал указанное заявление в регистрирующий орган любым доступным способом (например, лично, по почте, в электронной форме и т.д.). С одной стороны, в определенной степени процедура осуществления сделок с долями усложнилась, учитывая зависимость сторон от нотариусов, с другой — внесенные в законодательство изменения направлены на защиту прав и законных интересов участников корпорации.

Литература

1. Бобоков, С. А. Уступка доли в уставном капитале ООО // Журнал российского права. 2001. № 7.
2. Ломакин, Д. В. Корпоративные отношения и предмет гражданско-правового регулирования // Законодательство. 2004. № 5.

3. Тимохина, Е. В. Продажа доли в уставном капитале ООО: платить ли НДС? // Экономика и жизнь. 2015. № 13.
4. Шевченко, С. А. Переход долей общества с ограниченной ответственностью // Законность. 2010. № 10.
5. Лапач, В. А. Доля в уставном капитале как имущество // ЭЖ-Юрист. 2014. № 28.
6. Бевзенко Р. С. Новеллы законодательства о залоге долей в уставном капитале ООО // Меры обеспечения и меры ответственности в гражданском праве : сб. ст. М., 2013.
7. Федеральный закон от 30 декабря 2009 № 312-ФЗ «О внесении изменений в часть первую Гражданского кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».
8. Новоселова, Л. А. Оборотоспособность доли в уставном капитале общества. М., 2014.
9. Федеральный закон от 8 февраля 1998 г. № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью».
10. Могилевский, С. Д. Корпорации в России: правовой статус и основы деятельности : учеб. пособие / С. Д. Могилевский, И. А. Самойлов. 2-е изд. М., 2014.

© Скуйбедина О. Н.

кандидат философских наук, доцент,
доцент кафедры «Общественные науки
и профессиональная коммуникация»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

© Дьяченко О. Ю.

студентка Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ);

© Князева П. Е.

студентка Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ);

© Ткачук О. А.

студентка Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РОССИИ

Аннотация. В статье представлены этапы развития таможенного международно-го сотрудничества в России и взаимоотношения с различными странами в настоящее время.

Ключевые слова: таможенное управление, таможенное сотрудничество, Всемирная таможенная организация, внешняя торговля, Федеральная таможенная служба, международная организация.

© Skuybedina O.

candidate of philosophical sciences, docent,
associate professor of the department
«Social sciences and Professional Communication»
of Law Institute of the Russian University of Transport

© Diyachenko O.

student of Law Institute
of the Russian University of Transport

© Knyazeva P.

student of Law Institute
of the Russian University of Transport

©Tkachuk O.A.

student of Law Institute
of the Russian University of Transport (MIIT)

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL CUSTOMS COOPERATION IN RUSSIA

Abstract. The article presents the stages of development of customs international cooperation in Russia and the present interrelations with different countries.

Keywords: customs administrations, customs cooperation, World Customs Organization, foreign trade, Federal Customs Service, international organization.

The article deals with the main stages of the development of customs international cooperation in Russia. The data have been taken from the sources dealing with the description of the principal levels of its development and the present interrelations with different countries.

It's well-known, that the World Customs Organization (WCO) was established in 1952 as the Customs Co-operation Council (CCC) and now it is an independent intergovernmental body whose aim is to enhance the effectiveness and efficiency of Customs services.

At present, there are 181 Customs services represented in the WCO across the globe that collectively processes approximately 98% of world trade.

To formulate regulations, standards and best practices for effective cooperation between Customs or any other appropriate authorities on trade facilitation and Customs compliance issues is one of the goals of the World Customs Organization (formerly established as the Customs Co-operation Council) and the WTO Agreement on Trade Facilitation (TFA). The other goal is to improve control of trade flows and the enforcement of applicable laws and provisions through the exchange of information on Customs aspects such as export and import declaration data, trader-related information, origin and valuation-related information.

International cooperation with foreign partners is of main importance for solution of various problems in the field of foreign economic activities and safeguarding economic security of Russia.

The international organizations, which effectively cooperate with the Federal Customs Service of the Russian Federation, include Commission of the European Communities (CEC), the Forum «Asia-Pacific Economic Cooperation» (APEC), Black Sea Economic Cooperation (BSEC) and Shanghai Cooperation Organization (SCO).

Through the organization of international customs cooperation the Federal customs service solves different posers in the field of international activities. These activities stimulate the development of foreign trade of the Russian Federation. There are Russia's own representative in 19 countries on three continents: in Abkhazia, Argentina, Belarus, Belgium, Brazil, Germany, India, Italy, Kazakhstan, Kyrgyzstan, China, the Republic of Korea, Latvia, South Ossetia, Tajikistan, Turkey, Ukraine, Finland, and Japan.

Nowadays customs cooperation of the FCS of Russia is based on participation in integration processes within the Customs Union and the Eurasian Economic Area.

Due to the close collaboration, the FCS of Russia and the Customs services of Belarus and Kazakhstan managed to form the lawful base of the Customs Union in the shortest time. They established reliable communication channels, which in total allowed completing the stage of formation of the Customs Union, proceeding its effective functioning. The activities of United Board of Customs Services of the member States of the Customs Union effects on operative interaction of customs services on all questions of customs cooperation, eliminates complex and pressing issues, and finds mutually profitable compromises.

In addition, the FCS of Russia cooperates with Belarusian and Kazakh colleagues at the

level of the Eurasian Economic Commission (EEC), taking part in the discussion and elaboration of international documents or decisions of the EEC. The customs service participated in the preparation of the Treaty on the Eurasian Economic Union at the site of the EEC as well as the agreements on the entry of Kyrgyzstan and Armenia into the Union. Currently, there are carried out the works on the preparation of the Customs Code of the EEU. On October 10 and on December 23, 2014, there were signed the Treaties on the entry of Kyrgyzstan and Armenia into the Union. Armenia joined the EEU from 2 January 2015.

It's worth mentioning that the cooperation between the customs services of Russia and China are developing actively and rapidly. 7 Russian-Chinese working groups in all major areas of customs cooperation are created in the framework of the Subcommittee on customs internalization of the Commission for the preparation of continual meetings of heads of Russia and China governments. Currently, there are about 10 joint projects realized in the customs sphere. The main of them are the mutual recognition of the results of customs control and the realization of the project of «Green corridor». Recently the cooperation on the implementation of the project “The Silk Road Economic Belt” has begun. As for the project, it involves the establishment of a comprehensive system of transport and logistics corridors from the Pacific Ocean to Europe. The internalization with customs services of Turkey, Italy, Vietnam, India, Iran, Syria, Finland, Estonia, Japan are developing dynamically as well.

To sum up, for the latest 15 years, the organizational structure of the Federal Customs Service of the Russian Federation has been operating the unit which is responsible for international customs cooperation. The primary assignment of the Administration for Customs Cooperation is a promotion effort in integration of the Russian Customs Service into the world customs systems to study and apply the best practices in the field of customs administration, development of customs legislation and implementation of effective processes and methods of customs control and clearance as well as highly skilled personnel training.

The integration of the customs systems of Russia and the European Economic Community (EEC) is an important line of the Russian Customs Service's international activity. Thus, in 2007 a new form of Cargo Customs Declaration and Transit Entry unified with the single administrative document (SAD) form was introduced, being effective at the territory of the European Economic Community. At present, customs services of Russia and member countries of the European Community are doing preparatory work to organize exchange of preliminary information regarding conveyance of goods prior to their arrival at a border cross post. Implementation of this technology will let considerably simplify customs procedures, performed by participants of foreign economic activity, effectively detect violations of customs law, e.g. unreliable or false declaration, etc.

The Federal Customs Service of the Russian Federation has prepared and concluded approximately 50 intergovernmental agreements on cooperation and mutual assistance pursuant to customs affairs with former Soviet republics and non-CIS countries.

As it's clear from the article Russia's customs international cooperation with other countries of the globe and their mutual assistance is developing now in the way which will help to create a strong, economically independent and developed country.

References

1. Stankevičius R. Problems of international cooperation and mutual assistance

among the European Union Customs authorities/ Rimas Stankevičius/ Intellectual Economics. 2007, No. 2(2), p. 60—67.

2. <http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco.aspx>;

3.

http://eng.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1600:International%20Day%20of%20Customs%20Officer%20&catid=32:news-cat

4. <http://www.bls.fi/russia-develops-international-customs-cooperation/>

5. <http://tfig.unece.org/contents/custom-cooperation.htm>;

6. https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/international-affairs/international-customs-cooperation-mutual-administrative-assistance-agreements_en

© Тарабрина Л. Г.
— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
sitropa@mail.ru

ВЫЕЗДНЫЕ НАЛОГОВЫЕ ПРОВЕРКИ В СФЕРЕ НАЛОГОВОГО КОНТРОЛЯ

Аннотация. Данная статья посвящена изучению и рассмотрению правовых аспектов проведения выездных налоговых проверок в системе налогового контроля современной России.

Ключевые слова: выездные налоговые проверки, налоговый контроль, налогообложение, Налоговый Кодекс РФ, законодательство, камеральные налоговые проверки, закон, права, обязанности, изменения.

© Tarabrina L.
— graduate of the Law Institute
of Russian university of transport

FIELD TAX AUDITS IN THE FIELD OF TAX CONTROL

Abstract. This article is devoted to the study and consideration legal aspects of conducting on-site tax inspections in the tax control system of modern Russia.

Keywords: Field tax audits, tax control, taxation, Tax Code of the Russian Federation, legislation, cameral tax audits, law, rights, duties, change.

Налоговый контроль охватывает все области деятельности налоговых органов: ведение учета, проверки и деятельность контролируемых субъектов, которые уплачивают сборы и налоги, а также предоставляют отчетности за определенный законодательством налоговый период и т.д. Таким образом, налоговая проверка является процессуальным действием налогового органа, которое выражено в осуществлении контроля за правильностью исчисления, своевременностью и полнотой уплаты налогов и сборов¹.

Выездные проверки в сфере налогового контроля — наиболее сложная его форма, поскольку она связана с непосредственной проверкой не только документальных, но и фактических показателей деятельности налогоплательщика и включает контрольную работу проверяющих непосредственно с налогоплательщиком, как правило, на территории проверяемого. Именно в рамках выездной проверки в отношении налогоплательщика могут быть осуществлены такие процессуальные действия, как осмотр, инвентаризация, выемка.² В связи с этими обстоятельствами данные проверки рассматриваются как наиболее эффективная форма налогового

¹ Баташева Ф. А., Баташева Э. А. Понятие и роль налоговых проверок в системе налогового права // Молодой ученый. 2015. № 21. С. 353—355.

² Землин А. И. Налоговое право : учеб. пособие для налоговых консультантов : учеб. пособие. М. : Флинта, 2013. С. 378.

контроля, так как многие налоговые правонарушения могут быть выявлены исключительно при проведении выездных проверок.

Несмотря на эффективность, в практической работе налоговых органов, а также в судебно-арбитражной практике возникает ряд трудностей, связанных, прежде всего с применением законодательства, регулирующего порядок проведения выездных проверок. Отсюда многочисленные налоговые споры между налогоплательщиками и налоговыми органами по поводу применения процедур налогового контроля, применяемых в ходе выездных налоговых проверок.

Для понимания регулирующего законодательства в сфере налогового права необходимо разобраться, какое место имеют и как связаны налоговые проверки с понятием «налоговый контроль», с механизмом контрольных мероприятий.

В настоящее время в абз. 1 п. 1 ст. 82 НК РФ закреплено определение понятия «налоговый контроль». При этом законодатель характеризовал эту категорию посредством нормативного закрепления предмета, объекта и видов (форм) налогового контроля. Согласно указанной статье проведение контроля уполномоченными органами осуществляется должностными лицами в рамках своей компетенции через налоговые проверки, получение объяснений налогоплательщиков, налоговых агентов и плательщиков сбора, проверки данных учета и отчетности, осмотра помещений и территорий, используемых для извлечения дохода (прибыли), а также в других формах, предусмотренных НК РФ.

В данном случае нужно помнить, что понятия «форма» и «метод» налогового контроля различаются. Отнесение всех перечисленных выше контрольных мероприятий к формам контроля не в полной мере соответствует теории финансового права и не способствует выработке единых подходов к решению практических задач контрольной деятельности. Проблема в том, что если осмотр помещений и территорий налогоплательщика признается самостоятельной формой контроля, то она должна реализовываться независимо от использования иных форм, т.е. безотносительно к осуществлению другой столь же самостоятельной формы — налоговой проверки, что противоречит налоговому законодательству и здравому смыслу. Такое положение приводит и к теоретической путанице.

Разберемся: **форма налогового контроля** — это способы выражения и организации контрольной деятельности. Следовательно, *Форма* — налоговая проверка.¹

Что касается других процедур налогового контроля, определенных п. 1 ст. 82 НК РФ как формы налогового контроля (получение объяснений, проверка данных учета и отчетности, осмотр и др.), то они являются не самостоятельными формами, а методами, используемыми в силу закона в рамках налоговых проверок, т.е. практической реализации, визуализации, дифференцированных в зависимости от целей применения.

Методы налогового контроля определяются как приемы, способы или средства его осуществления, т.е. реализации контрольных действий налоговых органов.

Итак, в налоговом контроле налоговая проверка является его формой, а приемы, осуществляемые в ходе применения проверки (анализ, синтез, проверка документов, убеждение, принуждение и т.д.) являются методами налогового контроля.²

Они бывают документальными или фактическими.

¹ Белых О. И. Формы и методы налогового контроля // Молодой ученый. 2016. № 21. С. 311—314.

² Решетняк А. В. Формы и методы налогового контроля // Молодой ученый. 2016. № 11. С. 1341—1344.

Применительно к *документальному налоговому контролю* выделяются следующие приемы:

- формальная, логическая и арифметическая проверка документов;
- юридическая оценка хозяйственных операций, отраженных в документах;
- встречная проверка, основывающаяся на том, что проверяемая операция находит отражение в аналогичных документах организации-контрагента и в других документах и учетных записях;
- экономический анализ.

Фактический же предусматривает использование таких методов, как:

- исследование документов;
- допрос свидетелей;
- осмотр помещений (территорий) и предметов;
- инвентаризация;
- привлечение специалиста;
- сопоставление данных о расходах физических лиц их доходам;
- экспертиза.

Таким образом, документальный налоговый контроль основан на изучении данных о проверяемом объекте, содержащихся в учетных документах. Фактический налоговый контроль учитывает все источники информации и доказательства, в том числе показания свидетелей, результаты обследования, заключения экспертов и др.

Исходя из совокупности методов контроля, применяемых при проведении налоговых проверок, выделяются **камеральные проверки**, в рамках которых применяются исключительно документальные методы, и **выездные проверки**, при проведении которых могут быть использованы как методы документального, так и фактического контроля в их совокупности.

Камеральная проверка определена статьей 88 НК РФ, и проводится исключительно в налоговом органе, в котором контролируемый плательщик налогов и сборов состоит на учете, и в который обязан представлять налоговую отчетность.

Согласно п. 1 ст. 88 НК РФ осуществляется проверка соответствия налоговому законодательству преимущественно налоговых деклараций и налоговых расчетов, а также других документов о его деятельности.

В соответствии с п. 1 ст. 88 НК РФ **проверка проводится на основании:**

- налоговых деклараций (расчетов);
- документов, самостоятельно представленных налогоплательщиком;
- других документов о деятельности налогоплательщика, имеющих у налогового органа.

Для проведения данной проверки не требуется специального решения руководителя налогового органа.

Особенность заключается в том, что камеральная налоговая проверка начинается в время представления налоговой отчетности в налоговый орган и продолжается в течение трех месяцев. О проверки налогоплательщик узнает только в том случае, если в ходе такой проверки выявлены ошибки, противоречия или несоответствия сведений в представленных документах. **Тогда налоговый орган обязан направить ему сообщение о представлении пояснений или внесении исправлений.**

Выездная проверка, по общему правилу, проводится на территории налого-

плательщика и только в порядке исключения (при отсутствии у налогоплательщика необходимого помещения) в налоговом органе на основании решения о проверки, принятого руководителем налоговой или его заместителем, решение которой выносится по месту нахождения организации или по месту жительства физического лица.¹

Выездная проверка налогоплательщика проводится в течение 2 месяцев. Законодательством установлено продление данного срока до 4 месяцев, а в исключительных случаях до 6 месяцев. Одновременно с этим, срок проведения данной проверки исчисляется с момента вынесения решения о назначении проверки и до дня составления справки об окончании.

Также бывают случаи, когда срок проверки может быть приостановлен до 6 месяцев, перечень этих случаев строго определен:

- в связи с необходимостью получения информации от иностранных госорганов в сфере международных договоров;
- в связи с необходимостью проведения экспертизы;
- перевода на русский язык документов, представленных налогоплательщиком на иностранном языке и истребования у контрагента проверяемого налогоплательщика или у иных лиц документов (информации), которые относятся к деятельности этого налогоплательщика.

Налогоплательщик во время выездной проверки в свою очередь обязан предоставить возможность работникам налогового органа, изучить документы, которые связаны с исчислением и уплатой налогов.

В срок не позднее двух месяцев после составления справки о проведенной проверке уполномоченным лицом налоговых органов должен быть составлен акт налоговой проверки.

В акте проверки, как правило, указывается систематизированное изложение документально подтвержденных фактов налоговых правонарушений, которые были установлены в процессе проверки, или указание на их отсутствие.

По итогам анализа всей документации выездной проверки руководитель (его заместитель) уполномоченного органа выносит решение:

- 1) либо о привлечении к ответственности за совершение налогового правонарушения;
- 2) либо об отказе в привлечении к ответственности за совершение налогового правонарушения.

Решение налогового органа вручается налогоплательщику (его представителю) под расписку или передаются иным способом, свидетельствующим о дате получения плательщиком налога. Данное решение вступает в силу после 10 дней включительно со дня его вручения.

При осуществлении проверок используются различные приемы поиска налоговых ошибок и нарушений плательщиком налогов, такие как:

— проведение технико-экономических расчетов.

Данный метод употребляется для повторного и более детального изучения норм и методов исчисления налогоплательщиком налоговых платежей, позволяет осуществить перерасчет исчисленных налогоплательщиком налогов. Далее полученные налоговым органом результаты сравниваются с фактическими и определяется правильность расчета налоговой базы и сумм уплаченных налогов.

¹ Ордынская Е. В. Налоги и налогообложение : учебник. М. : Проспект, 2017. С. 243.

— нормативная проверка отчетных показателей работы организации.

Вышеуказанный метод сопоставляет действительные данные плательщика с установленными нормативами действующего законодательства по налогам и сборам во время проведения налоговой проверки. Какие-либо отклонение, которое будет обнаружено при этой проверке, тщательно исследуются и изучаются, чтобы выявить причин их происхождение;

— хронологическая проверка движения материальных и денежных средств.

Движение материальных и денежных средств является основным объектом изучения при выездной налоговой проверки. Используя данный метод налоговый орган сопоставляет данные расчетных счетов и первичных документов с данными налогового и бухгалтерского учета. В случае выявления расхождений по счетам-фактурам и фактическим поступлениям на расчетные счета налогоплательщика, налоговый орган выявляет подозрительных контрагентов. Приданном методе налоговый орган также сопоставляет остатки товаров на складе или денег в кассе с ежедневным количеством оприходование товара либо денежной наличности и выдачи товара со склада покупателям и расхода денег по соответствующем официальным документам. Например, в организации вырабатывается готовая продукция, но на склад поступает не вся продукция, часть которой реализуется нелегальным путем.

— проверка объективной возможности фактического выполнения работ и стоимости их документального оформления или оплаты.

Указанный выше метод осуществляется налоговой в случаях, если есть какие-то подозрения по поводу действительной стоимости результатов выполненной работы в отчетах¹.

Налоговый орган также осуществляет сверку документально оформленных результатов оказанных услуг плательщиком налогов или выполненных работ с суммой их оплаты, а также проверяется фактическое их исполнение. Не редко налогоплательщик составляет фиктивные договоры для отражения дополнительных расходов, что приводит к занижению налоговой базы по налогу на прибыль².

Таким образом, используя вышеперечисленные методы уполномоченный орган сравнивает фактические и нормируемые затраты предприятия, осуществляет правильность отражения доходов и расходов, подтверждает фактическое исполнение выявленных договоров, осуществляет поиск фиктивных контрагентов и фирм «однодневок», выявляет ошибки в составлении налоговой, бухгалтерской отчетности и первичных документов.

¹ Бондарева Н. А., *Налоги и финансовое право: учебник для вузов // Налоги и финансовое право. 2015. №10. С. 116—121.*

² Мирошник С. В., Немыкина О. Е., Девярых Н. В. *Актуальные вопросы обеспечения налогового контроля // Теория и практика общественного развития. 2015. № 19. С. 82—85.*

ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МЕДИЦИНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В статье определены правовое положение медицинских организаций в Российской Федерации. В частности, определен правовой статус, порядок оказания платных медицинских услуг. Рассмотрены спорные вопросы в законодательных актах, регулирующих договорные отношения в сфере оказания медицинской помощи. Также описаны предложения ученых-правоведов по внесению уточняющих изменений в законодательные акты, с целью устранения разночтений и спорных вопросов.

Ключевые слова: медицинская организация, договор оказания платных медицинских услуг, пациент, публичная оферта.

© Kolendo K.

— graduate of the Law Institute
of Russian university of transport

LEGAL STATUS OF MEDICAL ORGANIZATIONS IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The article defines the legal status of medical organizations in the Russian Federation. In particular, the legal status and procedure for providing commercial medical services are defined. The controversial issues in the legislation regulating contractual relations in the field of medical care are considered. It also describes the proposals of legal scholars to introduce clarifying changes to the legislation in order to eliminate discrepancies and controversial issues.

Keywords: medical organization, commercial medical services contract, patient, public offer.

Согласно положениям ч. 1 ст. 1068 ГК РФ медицинская организация как юридическое лицо является субъектом гражданско-правовой ответственности, а потому возмещает вред, причиненный пациенту ее работником при исполнении трудовых (служебных, должностных) обязанностей.

Содержание данного термина, «медицинские организации» раскрывается в нескольких законодательных актах.

Пункт 12 ч. 1 ст. 2 Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» медицинская организация — юридическое лицо независимо от организационно-правовой формы, осуществляющее в качестве основного (уставного) вида деятельности медицинскую деятельность на основании лицензии,

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, профессор кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
А. Н. Шевчук.

выданной в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Положения, регулирующие функционирование медицинских организаций в нормах рассматриваемого федерального закона, распространяются так же и на другие юридические лица независимо от организационно-правовой формы, осуществляющие наряду с основной (уставной) и медицинскую деятельность, и применяются к таким организациям в части, ее касающейся.

К медицинским организациям относятся также индивидуальные предприниматели, осуществляющие медицинскую деятельность (частные врачи).

Деятельность любого частного врача является предпринимательской, т.е. самостоятельной, осуществляемой на свой риск, направленной на систематическое извлечение прибыли от оказания медицинских услуг лицом, зарегистрированным в этом качестве в установленном законом порядке, в соответствии со ст. 2 ГК РФ).

Анализ правовых норм, прямо или косвенно регламентирующих деятельность медицинских организаций, отражает ряд противоречий содержащихся в них.

Согласно п. 1 ст. 426 ГК РФ публичным признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится (в том числе — медицинское обслуживание).

«Коммерческая организация» — организация, преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности (п. 1 ст. 50 ГК РФ).

Положения данной статьи выглядят вполне логично, но может ли «медицинская организация» по своей юридической природе одновременно являться и «коммерческой», как могут быть совместимы эти юридические понятия?

По мнению М. Ю. Старчикова, с точки зрения этических и морально-нравственных позиций неприемлемо создание медицинской организации (как в частном, так и государственном сегменте здравоохранения) не с первостепенной целью обеспечения реализации конституционного права граждан (пациентов) на охрану здоровья и медицинскую помощь, а изначально для извлечения прибыли.

Но при прочих равных, учреждение здравоохранения обладает правом оказания платных медицинских услуг, что в какой-то мере связано с получением доходов, но данный факт не является главной целью его функционирования.

Любая медицинская организация, в зависимости от главной цели ее создания и основного вида деятельности, может претендовать на особый статус, не позволяющий отнести ее как к некоммерческим, так и к коммерческим образованиям в полном понимании и мере данных определений.

Публичные договоры, которые заключает медицинская организация с пациентами, носят нестандартный характер и требуют особого регулирования и регламентации.

М. Ю. Старчиков, предлагает один из выходов разрешения проблемной ситуации в дополнении законодательных актов:

1) Дополнить гл. 4 «Юридические лица» ГК РФ ст. 50.1 следующего содержания: «Статья 50.1. Медицинская организация.

1. Медицинская организация — юридическое лицо независимо от организационно-правовой формы (в том числе индивидуальный предприниматель в здравоохранительной сфере), ставящая в качестве главной цели своей деятельности практическую реализацию конституционного права пациентов на охрану здоровья

и медицинскую помощь.

2. Медицинская организация создается и функционирует в порядке, установленном настоящим Кодексом и законодательством Российской Федерации».

2) В связи с предлагаемыми изменениями считать имеющуюся в ГК РФ ст. 50-1 «Решение об учреждении юридического лица» статьей 50-2 с одноименным названием.

3) Внести изменения в п. 1 ст. 426 ГК РФ, изложив его в следующей редакции:

«1. Публичным договором признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится (розничная торговля, перевозка транспортом общего пользования, услуги связи, энергоснабжение, гостиничное обслуживание и т.п.).

Договор оказания медицинских услуг — является публичным договором, заключаемым между медицинской организацией и пациентом (заказчиком). Договор устанавливает права и обязанности сторон, порядок оказания и проведения медицинской помощи.

Как и любые другие коммерческие организации, медицинская организация, не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами, при заключении публичного договора.

Но, как показывает практика, медицинская организация, не во всех случаях способна предоставить пациенту/заказчику полный комплекс услуг, согласно положениям публичного договора, руководствуясь целесообразностью и разумностью, а также принципом «не навреди» в каждом конкретном случае.

Именно поэтому, из-за специфики предоставления медицинских услуг, положения п. 3 ст. 426 ГК РФ о недопустимости отказа от оказания медицинских услуг при наличии возможности их предоставить не могу в полной мере распространяться на деятельность медицинских организаций.

М. Ю. Старчиковым предлагается внести изменения в п. 3 ст. 426 ГК РФ, изложив его в следующей редакции:

«3. Отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при наличии возможности предоставить потребителю соответствующие товары, услуги, выполнить для него соответствующие работы не допускается.

Отказ медицинской организации от заключения договора оказания медицинских услуг допускается лишь в случае, когда желаемая пациентом услуга ею не оказывается, либо по медицинским показателям она может принести вред жизни (здоровью) пациента или содержать неоправданный риск наступления подобных последствий.

При необоснованном уклонении коммерческой организации от заключения публичного договора применяются положения, предусмотренные пунктом 4 статьи 445 настоящего Кодекса».

Так же договорные отношения между медицинской организацией и пациентом регулируются гд. 39 ГК РФ. В соответствии с п. 2 ст. 779 ГК РФ «Правила настоящей главы применяются к договорам оказания услуг связи, медицинских, ветеринарных, аудиторских, консультационных, информационных услуг, услуг по обучению, туристическому обслуживанию и иных, за исключением услуг, оказываемых по до-

говорам, предусмотренным главами 37, 38, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53 настоящего Кодекса».

Согласно п. 1 ст. 779 ГК РФ медицинская организация — исполнитель, обязуется по заданию заказчика — пациента оказать услуги, а заказчик/пациент обязуется оплатить эти услуги, что устанавливается условиями договора оказания платных медицинских услуг.

Так же следует обратить внимание, что к условиям и содержанию договора устанавливаются требования постановления Правительства РФ от 4 октября 2012 г. № 1006. Но обязанность медицинской организации заключать с потребителем/пациентом индивидуальный договор на оказание платных медицинских услуг не определена ни постановлением Правительства РФ от 4 октября 2012 г. № 1006., ни другими нормативными актами. Однако именно договоры оказания платных медицинских услуг являются предметом проверок контрольно-надзорных органов в сфере здравоохранения наряду с первичной медицинской документацией.

Учеными-правоведами не раз поднимался вопрос о недопустимости обобщенного подхода к гражданско-правовому регулированию различного рода услуг, что вызывает ряд коллизий и спорных вопросов в правоприменительной практике.

С. С. Шевчук, указывает, что «правовой унификации в рамках данной главы (гл. 39 ГК РФ) подверглись договоры, правовая природа которых существенно отличается».

В особенности, вышеупомянутое, справедливо по отношению к медицинским услугам и к договорам, в рамках которых они предоставляются».

Резюмируя вышеизложенное, можно утверждать, что не все положения гл. 39 ГК РФ применимы к правоотношениям в сфере медицинской деятельности.

Много вопросов вызывает положение, закрепленное в п. 2 ст. 782 ГК РФ «исполнитель имеет право на односторонний отказ от исполнения договора», но данное право не только не соответствует публичной природе договора на медицинское обслуживание (ст. 426 ГК РФ), законодательству о защите прав потребителя, правилам медицинской этики и деонтологии, но и противоречит конституционному праву граждан на охрану здоровья и медицинскую помощь».

Некоторые медицинские организации используют публичную оферту — содержащее все существенные условия договора предложение, из которого усматривается воля лица, делающего предложение заключить договор на перечисленных условиях с любым, кто отзовется путем акцепта (ст. 437 ГК РФ). На практике оказание платных медицинских услуг в рамках публичной оферты ее полным и безоговорочным акцептом может также являться оформление потребителем/пациентом согласия на обработку персональных данных, информированного добровольного согласия на виды медицинских вмешательств, включенных в перечень определенных видов медицинских вмешательств, на которые граждане дают информированное добровольное согласие при выборе лечащего врача и медицинской организации для получения первичной медико-санитарной помощи, а также, внесение оплаты потребителем/пациентом за медицинские услуги может расцениваться как принятие (акцепт) публичного предложения. Такой порядок, так же соответствует нормам и требованиям законодательства Российской Федерации.

ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ ДЕЛОВОЙ РЕПУТАЦИИ ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА

Аннотация. В данной статье исследуются проблемы защиты деловой репутации юридического лица, как фактора устранения недобросовестной конкуренции. Автором раскрываются основные положения Гражданского кодекса РФ по данному вопросу

Ключевые слова: защита деловой репутации, юридические лица, недобросовестная конкуренция.

© Shlykova D.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

PROBLEMS OF PROTECTION OF BUSINESS REPUTATION OF LEGAL PERSONS

Abstract. In this article, problems of protecting the business reputation of a legal entity are investigated as a factor in eliminating unfair competition. The author reveals the main provisions of the Civil Code of the Russian Federation on this issue

Keywords: protection of business reputation, legal entities, unfair competition.

На сегодняшний день в условиях рыночной экономики поддержание на соответствующем уровне деловой репутации является неотъемлемой частью деятельности юридического лица. Деловая репутация как общественная оценка деловых и профессиональных качеств организации должна несомненно носить положительный характер, так как в условиях жесткой конкуренции отличная репутация может сыграть на руку. Однако зачастую деловой репутации юридического лица может быть нанесен вред путем распространения порочащих сведений об организации, не соответствующих действительности. Убытки, понесенные вследствие продвижения такой информации, могут оказаться достаточно весомыми. В таких случаях, защита деловой репутации является необходимой мерой.

В соответствии со статьей 23 Конституции РФ каждый имеет право на защиту своей чести и доброго имени. Гражданским кодексом Российской Федерации (далее — ГК РФ) деловая репутация признается нематериальным благом и подлежит защите на основании гл. 12 ГК РФ, а именно п. 2 ст. 150. Помимо этого, основания для защиты деловой репутации перечислены в этой же главе.

Право на защиту юридическим лицом своей деловой репутации возникает лишь при определенных условиях:

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Н. А. Потапов.

1. Распространение порочащих сведений. Продвижение такой информации может производиться с помощью печатных источников, радио— или телевидения и иных средств массовой информации, также распространение порочащей информации в Сети Интернет, публичных выступлениях, сообщениях и других источниках. В таком случае основанием для защиты будет являться сам факт распространения такого рода информации; форма распространения информации и круг лиц, которым она стала известна, значения не имеет.

2. Сведения непосредственно угрожают деловой репутации организации. Гражданское законодательство не приводит исчерпывающего понятия «порочащих сведений», однако если обратиться к Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 24 февраля 2005 г. № 3 «О судебной практике по делам о защите чести и достоинства граждан, а также деловой репутации граждан и юридических лиц», то оно определяет такие сведения как «содержащие утверждения о нарушении гражданином или юридическим лицом действующего законодательства, совершении нечестного поступка, неправильном, неэтичном поведении в личной, общественной или политической жизни, недобросовестности при осуществлении производственно-хозяйственной и предпринимательской деятельности, нарушении деловой этики или обычаев делового оборота, которые умаляют честь и достоинство гражданина или деловую репутацию гражданина либо юридического лица». Однако представляется затруднительным законодательно полно и четко закрепить перечень сведений, которые могут быть признаны порочащими, поэтому в случае обращения лица в суд, именно за судом устанавливается право решать характер представленной информации.

3. Порочащие сведения направлены в сторону определенного юридического лица. В том случае, если лицо не может быть идентифицировано, не возникает и основания для защиты деловой репутации, так как нет ясности и конкретики.

4. Не соответствующие действительности сведения. Информация, которая не соответствует действительности, может нанести сильный удар по репутации организации, что в сила вызвать определенные убытки.

Иными словами, юридическому лицу, обратившемуся в суд с целью защиты своей деловой репутации, необходимо лишь доказать наличие вышеперечисленных условий.

Посягательство на деловую репутацию организации может осуществляться разными путями. Так пример, обвинение (издание соответствующего акта) со стороны государственного органа в каком-либо правонарушении. Поскольку такой шаг может мгновенно испортить репутацию юридического лица, необходимо принять кардинальные меры. Способом защиты в таком случае будет выступать оспаривание и признание недействительным такого акта государственного органа, и последующее за ним требование опровержения порочащих сведений.

Также законодательство Российской Федерации предусматривает защиту деловой репутации при таком явлении, как недобросовестная конкуренция. Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» приводит такое понятие как недобросовестная конкуренция: «Недобросовестная конкуренция — любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении предпринимательской деятельности, противоречат законодательству Российской Федерации, обычаям делового оборота, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и причинили

или могут причинить убытки другим хозяйствующим субъектам — конкурентам либо нанесли или могут нанести вред их деловой репутации».

Данным законом установлен и запрет на недобросовестную конкуренцию, а именно на:

— распространение ложных, неточных или искаженных сведений, которые могут причинить убытки хозяйствующему субъекту и (или) нанести ущерб его деловой репутации;

— незаконное получение, использование, разглашение информации, составляющей коммерческую, служебную или иную охраняемую законом тайну;

— введение в заблуждение в отношении характера, способа и места производства, потребительских свойств, качества и количества товара или в отношении его производителей;

— продажа, обмен или иное введение в оборот товара, если при этом незаконно использовались результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации юридического лица, средства индивидуализации продукции, работ, услуг;

— некорректное сравнение хозяйствующим субъектом производимых или реализуемых им товаров с товарами, производимыми или реализуемыми другими хозяйствующими субъектами.

Определить размер ущерба, причиненного деловой репутации юридического лица, из всей совокупности причин, приведших к убыткам, на практике достаточно проблематично. Ее защита можно проводить как с использованием норм ГК РФ, так и норм ФЗ «О защите конкуренции», который предусматривает, в свою очередь, особый способ защиты деловой репутации — пресечение недобросовестной конкуренции.

Распространение порочащих сведений в отношении определенного юридического лица возможны путем распространения их в сети Интернет, однако привлечь лиц, которые занимаются распространением такой информации, довольно сложно и зачастую такие лица остаются безнаказанными. Это объясняется новизной указанного способа распространения информации, отсутствием достаточной судебной практики и квалифицированных в области интернет-технологий юристов как в адвокатском, так и в судебном корпусе, а также практически отсутствием специального законодательства в данной области¹.

Основными способами защиты деловой репутации выступают возмещение убытков, причиненных порочащей информацией, взыскание неустойки, возмещение репутационного вреда и самозащита права, т.е. самостоятельное участие лица в защите своего права и его действия по недопущению нарушения, уменьшению возможных или наступивших последствий.

Важно отметить тот факт, что в случае защиты деловой репутации в судебном порядке невозможен такой способ защиты как извинение², так как данный способ не предусмотрен ни ГК РФ, ни иными нормами гражданского законодательства. Нельзя и заставить лицо, распространившее сведения, извиниться и поменять свое мнение относительно сложившейся ситуации, так как по сути это будет являться

¹ Карасик Л. В., Полянская Н. В., Проблемы защиты деловой репутации юридических лиц и пути их решения // Территория науки. 2013. № 5. С. 127.

² Бычкова А. В., Особенности гражданско-правовой защиты деловой репутации юридических лиц // Гуманитарные и юридические исследования. 2013. № 2. С. 18.

принуждением и будет противоречить ч. 3 ст. 29 Конституции РФ, которая гласит: «Никто не может быть принужден к выражению своих мнений и убеждений, и отказу от них». Однако на практике нередки случаи, когда суды буквально заставляют ответчика приносить извинения.

Также важно отметить тот факт, что уголовной ответственности за посягательство на деловую репутацию организации не предусматривается. Это связано с тем, что, в нашем случае, потерпевшим от такого действия будет являться юридическое лицо, а не гражданин. Защита деловой репутации для организаций может быть осуществлена путем обращения в суд общей юрисдикции, арбитражный суд или третейский суд в случаях, установленных законом.

Способы защиты деловой репутации юридических лиц, как и любых других нематериальных благ граждан и юридических лиц, должны носить открытый, т.е. неисчерпывающий, характер.

Как итог, можно сказать о том, успешная деятельность организации в немалой степени зависит именно от представления о ней других субъектов (других юридических лиц, граждан), т.е. ее положительной репутации.

В условиях рыночной экономики отличная деловая репутация является решающим фактором во многих аспектах деятельности той или иной организации. Защита деловой репутации предоставлена юридическому лицу гражданским законодательством, поэтому можно утверждать, что возможность субъекта защищать свою деловую репутацию является существенным элементом российской правовой системы. Деловая репутация выступает в качестве способа, позволяющего расширить в той или иной степени коммерческие возможности организации. Также деятельность юридического лица и ее тщательное планирование в огромной степени направлено на создание положительной деловой репутации.

СУДЕБНЫЙ ПОРЯДОК ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Аннотация. В статье автором будут рассмотрены вопросы разрешения трудовых споров работников транспортной организации в судебном порядке. Будут также рассмотрены и изучены нормативно правовые акты, на которых базируется разрешение споров в трудовой деятельности.

Ключевые слова: индивидуальные трудовые споры, комиссия по трудовым спорам, транспортные организации, законодательство, трудовое право.

THE JUDICIAL ORDER OF MAINTENANCE OF THE RIGHTS OF THE TRANSPORT ORGANIZATION

Abstract. The article considers the issues of resolving labor disputes of transport organization employees in a judicial procedure. Normative legal acts on which dispute resolution in labor activity is based will also be examined and studied.

Keywords: individual labor disputes, labor dispute commission, transport organizations, legislation, and labor law.

Разрешение споров, возникающих у работника и работодателя на основании невыполнения одной из сторон условий трудового договора (невыплаты заработной платы, иных споров, возникших между лицами) не является проблемой одной из сторон. Данная ситуация затрагивает интересы обоих.

Для начала разберемся, что такое индивидуальные трудовые споры, и почему они возникают.

В общем смысле, трудовыми спорами следует считать неразрешенные разногласия работника и работодателя, переданные на рассмотрение в специализированный орган, созданный для рассмотрения споров, возникающих из трудовой деятельности, а также в федеральные суды.

Из понятия, которое закреплено в ст. 381 Трудового кодекса Российской Федерации следует, что индивидуальный трудовой спор — это разногласия между лицами, ведущими трудовую деятельность в отношении неправомерного применения законодательства, иных актов регулирующие трудовое право. Также, к понятию индивидуальных трудовых споров законодатель относит вопросы в отношении невыполнения условий трудового договора. Комиссия по трудовым спорам и феде-

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **М. Ю. Филиппова.**

ральные суды призваны решать трудовые споры, например, по заявлению одной из сторон.

Трудовые споры на рабочем месте возможны даже у лиц совершенно неконфликтных и готовых на компромисс. Споры возникают из желания добиться справедливости и восстановления ущемленных прав. Работа комиссии по трудовым спорам, а также возможность рассмотрения споров в федеральных судах является гарантом защищенности каждого законопослушного гражданина. Конституция РФ, как основополагающий нормативно-правовой акт в ч. 2 ст. 45 определяет следующее: «Каждый вправе защищать свои права и свободы всеми способами, не запрещенными законом». Одним из таких способов и является защита своих интересов в суде.

Разрешение споров в судебном порядке, возникающих из трудовой деятельности между работником и работодателем, начинается в трех случаях:

1. если стороны не согласны с решением Комиссии по трудовым спорам;
2. если работник подает заявление в суд, не обращаясь в комиссию по трудовым спорам;
3. если в суд обращается прокурор, если решение комиссии по трудовым спорам не соответствует трудовому законодательству, или иным актам, содержащим нормы трудового права.

Комиссия по трудовым спорам — орган, созданный специально для урегулирования индивидуальных трудовых споров. Разрешение споров в комиссии по трудовым спорам производится, в случае, если до обращения в данный орган стороны не смогли самостоятельно урегулировать конфликтную ситуацию.

А в случае, если комиссией по трудовым спорам не удалось примирить стороны, дело по инициативе одного из вышеназванных лиц передается на рассмотрение в суд.

В соответствии с законодательством, трудовые споры рассматриваются мировыми судьями и федеральными судами.

На основании Федерального закона от 17 декабря 1998 г. 188-ФЗ «О мировых судьях в Российской Федерации» мировые судьи рассматривают все дела, возникающие из трудовых отношений, за исключением дел о восстановлении на работе.¹ В судах рассматриваются индивидуальные трудовые споры по заявлениям:

- работника — о восстановлении на работе (в ситуации не зависящей от причины прекращения трудового договора);
- работодателя — о возмещении работником ущерба, причиненного работодателю, если иное не предусмотрено федеральными законами.

В судах рассматриваются также индивидуальные трудовые споры:

- несогласие работодателя принять работника на работу;
- работником организаций, производящих работу по трудовому договору;
- субъекты, по мнению которых, были ущемлены конституционные права в части дискриминации.

Судебный процесс по разрешению трудовых споров происходит на основании Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации. Однако разрешение индивидуальных трудовых споров в судебном порядке обладает отличительными чертами. Одними из таких отличий являются сроки обращения с заявлением в суд, а также процессуальное положение участников процесса (в гражданском су-

¹ Буянова М. О., Смирнов О. В. Трудовое право : учебник для бакалавров. М. : РГ-Пресс, 2015. С. 460.

допроизводстве сторонами являются истец и ответчик, в отношении разрешения трудовых споров сторонами являются в большинстве случаев в качестве истца работник, ответчика — работодатель)¹.

Трудовая деятельность в транспортной сфере приравнивается к тяжелым и вредным условиям труда, поэтому при приеме на работу в транспортную организацию устанавливается возрастной ценз от 18 лет. На некоторых видах транспорта может быть и выше.² Однако это ничуть не уменьшает риск возникновения трудовых споров.

В транспортных организациях разрешение трудовых споров так же происходит в порядке, установленном трудовым законодательством. Так, в п. 30 постановления Правительства РФ от 25 августа 1992 г. № 621 «Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации» отмечено, что трудовые споры работников по вопросам наложения дисциплинарных взысканий рассматриваются комиссиями по трудовым спорам и районными (городскими) народными судами. Несмотря на то что в соответствии с законом прием на работу в сфере транспорта производится на особых условиях, от конфликта на производстве никто не застрахован. Следует внимательнее относиться к обязанностям, как работника, так и работодателя, постараться предпринять попытки для предотвращения конфликта, и также в случае возникновения трудового спора, попытаться устранить его мирным путем.

Таким образом, законодатель определил порядок разрешения трудовых споров между работником и работодателем, а также указал набор инструментов для таких частных случаев как трудовые споры в сфере транспортного права.

¹ Куренный А. М. Трудовое право России : учебник. М. : Проспект, 2017. С. 561—564.

² Духно Н. А, Землин А. И. Транспортное право. Общая часть : учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М. : Юридический институт МИИТа, 2017. С. 125.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО ИНСТИТУТА МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

Аннотация. В статье на примере анализа нормативных актов и других документов разных исторических периодов и стран исследуется развитие морского страхования как формы предпринимательской деятельности и правового института.

Ключевые слова: транспорт, морской транспорт, судно, правовой институт, страхование, морское страхование, предпринимательство, риск, морские риски, история страхования, страховые компании, безопасность мореплавания.

© Mamin R.

graduate student of the Law Institute
Russian University of Transport

HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF THE LEGAL INSTITUTE OF MARINE INSURANCE

Abstract. The article examines the development of marine insurance as a form of entrepreneurial activity and a legal institution by analyzing normative acts and other documents from different historical periods and countries.

Keywords: transport, sea transport, ship, legal institute, insurance, marine insurance, risk, marine risks, insurance history, insurance companies, safety of navigation.

С момента возникновения межгосударственного взаимодействия, а также в более поздние исторические периоды международные экономические отношения в основном базировались на морской торговле, зародившейся от примитивных форм прямой мены заморских товаров и приобретшей по мере исторического развития все черты современных товарно-денежных отношений. При этом стоит отметить, что и тогда и сейчас использование морского транспорта сопряжено, наверное, с наиболее существенными имущественными рисками, вытекающими из использования транспортных средств вообще [4]. Морские опасности увязывались с возможным неблагоприятным исходом морского предприятия, означавшим полную гибель морского торгового судна, перевозимого груза, членов экипажа и пассажиров. Время года, в которое совершается рейс, тип и техническое состояние судна, род груза, район плавания и другие обстоятельства существенно влияют на сохранность груза и самого судна.

Несмотря на существенный промышленный прогресс в судостроении и научно-технический — в средствах судовождения, в том числе изобретение компаса, успехи морской астрономии, достоверность навигационных карт, в настоящее время морское плавание остается не менее рискованным, чем раньше [9].

¹ Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **В. А. Мальцев.**

При этом стоит отметить, что кроме имущественных рисков, связанных с возможной гибелью судна, груза и фрахта, которые могут оцениваться в десятки миллионов долларов, судовладелец несет также риски ответственности, возникающие из договора морской перевозки или деликтной ответственности из нанесения вреда третьими лицами при эксплуатации судна. Столь высокими рисками морского судоходства обусловлена, таким образом, необходимость его надежного страхового покрытия. И, несмотря на то, что в настоящее время морские риски составляют достаточно небольшую часть общего объема застрахованных рисков мирового страхового рынка, морское страхование как вид предпринимательской деятельности занимает особое место среди других видов страхования потому, что именно оно является самым старым и исторически первым видом страхования [2].

По утверждениям археологов морское страхование в примитивных зачаточных формах присутствовало уже в древневосточных государствах (Вавилон, Египет, Индия, Китай) и в Древнегреческих полисах, а также в восточной части Средиземноморья в период Левантской империи (900—700 лет до н.э.).

Так, между мирными купцами-корабельщиками в Древней Греции заключались соглашения о взаимном распределении убытков (потерь) от морских опасностей. Существовали также соглашения между купцами и пиратами по поводу распределения доходов от торгово-разбойничьих операций.

А примерно с VII—VI в. до н. э., когда в обращении появляются металлические деньги в форме чеканных монет, удобные для хранения, дробления и соединения, с их относительной большой стоимостью при небольшом весе и объеме, страхование принимает ярко выраженную денежную форму.

Есть мнение, что на Римском форуме менялы при ведении банковских операций занимались в том числе морским страхованием. Однако, крах Западной Римской империи и Великое переселение народов IV—V вв. нашей эры привели к практическому уничтожению даже следов страхования.

Таким образом, морское страхование достаточно обоснованно, на наш взгляд, считается первым и наиболее древним видом страхования, и, как правовой институт страхования впервые возникло именно в сфере морского судоходства. Можно считать, что в зачаточном виде он существовал уже в период Левантской империи (900—700 лет до н.э.), однако как более или менее развитый правовой институт морское страхование сложилось только к XII в. [1]

С развитием так называемого капиталистического способа производства специфическим, определяющим признаком буржуазного страхования становится извлечение прибыли. Страхование переходит из «братской, товарищеской» формы в — «товарную», превращаясь в обыкновенное коммерческое предприятие. Одновременно правовые нормы, первоначально возникшие из обычаев и обыкновений морской торговли, нашли свое письменное закрепление в условиях договора морского страхования, удостоверяемого специальным документом — страховым полисом.

Так старейший из известных страховых договоров и первый из дошедших до нас страховой полис был оформлен на перевозку груза на морском судне «Санта Клара» на остров Майорку в 1347 г. в итальянском городе Генуя. Документ, являющийся классическим полисом морского страхования, был обнаружен в архивах старинной нотариальной конторы. В тексте договора средневековый коммерсант обещает предпринимателю страховую защиту его кораблей и грузов, курсирующих по Средиземному морю.

Позже, дож Генуи обязал своим вердиктом всех страхователей и страховщиков подписывать заключаемые договоры морского страхования в присутствии нотариуса, а, начиная с середины XIV в., данный вид договоров заключается также с привлечением посредников – генеральных страховых агентов [8].

Большой вклад в развитие средневековой законодательной базы морского страхования внесли «Барселонские капитулы» 1435 г., в которых нашли отражение правовые нормы морского страхования, выработанные к этому времени общественной практикой. В частности, документ обязывал страхователя декларировать общую сумму займов, взятых для осуществления морского предприятия, и устанавливал презумпцию гибели судна в случае отсутствия информации о нем. Капитулы, переведенные на каталонский, итальянский, французский и немецкий языки, широко использовались при рассмотрении споров по морским делам вплоть до конца XVII в. [6]

Зародившись в средиземноморском бассейне, позже морское страхование перемещается на северо-западное побережье Европы. Моряки и купцы, путешествующие по Средиземному морю, по достоинству оценили полезную идею морского страхования и принесли ее в Англию и Голландию, где и были основаны крупнейшие и всемирно известные компании, специализирующиеся на страховании морских путешествий и перевозок. А уже оттуда этот вид страхования пришел и в Германию. Первый полис морского страхования на немецкой земле был заключен в Гамбурге в 1588 г. Примечательно, что уже тогда использовались профессиональные термины, которыми страховое дело оперирует и поныне: страховой фонд — *Assekuranz*, страховой полис или договор — *Versicherungspolice* или *Versicherungsvertrag*, страховая премия, она же страховой взнос — *Versicherungsprämie* или *Versicherungsbeitrag*.

В Англии первый Закон о морском страховании был принят в 1600 г. Позже там же возникло страховая корпорация Ллойд, по инициативе которой в 1769 г. был создан Регистр судоходства Ллойд, специализирующийся на вопросах оценки риска мореплавания и классификации судов с точки зрения разрабатываемых критериев безопасности мореплавания. Эта корпорация по настоящее время занимает ведущую позицию в организации морского страхования. Кроме того, именно в Англии была разработана форма морского полиса, которая применяется по сей день, и сформулированы наиболее распространенные в настоящее время правила морского страхования [5].

Первой же кодификацией правовых норм о морском страховании считается принятый во Франции в 1681 г. *Ordonance de la Marine*. Основные положения этого ордонанса позже нашли свое отражение во Французском торговом кодексе 1807 г.

О развитии института морского страхования в России известно немного. Данный правовой институт здесь не имеет столь древней истории, как в некоторых странах Западной Европы, а отечественные страховые организации складываются только в конце XVIII — начале XIX в. Есть мнение, что морское страхование России до начала XX в. было развито очень слабо в первую очередь из-за незначительности национального торгового флота. Позднее в условиях государственной монополии внешней торговли и государственной собственности на суда необходимости в морском страховании не было, и договоры страхования судов и грузов заключались только тогда, когда этого требовали внешнеэкономические контракты [7].

Тем не менее, например, морское страхование от военной опасности было введено в России 2 октября 1914 г. на период военных действий. При каждом страховом случае 75% ущерба возмещалось казначейством, а остальная сумма выплачивалась обществами, выразившими согласие участвовать в этом страховании. Для отдельных компаний в доле страховщиков были установлены следующие пропорции: «Волга» — 4%, «Второе Российское» и «Русский Лойд» — по 6%, «Русское» — 8%, «Восточное», «Российское транспортное и страховое общество» и «Якорь» — по 10%, «Северное» — 12%, «Саламандра» — 16% и «Россия» — 18%. Представляется, что анализ развития института морского страхования и деятельности страховых организаций, задействованных в данной сфере в России, может являться предметом дополнительных исследований [3].

Таким образом, подводя итоги всему вышеизложенному, можно сделать вывод о том, что как правовой институт страхование действительно впервые возникло именно в сфере морского судоходства. При этом между примитивными формами морского страхования и современным морским страхованием лежат тысячелетия. Одновременно с бурным развитием торговли и под влиянием быстрых изменений в скорости судов и судовых технологий страховщики вынуждены были развивать свою технику и технологию как в виде новых страховых продуктов и услуг, так и новых систем тарификации. Страховое дело стало неперенным элементом любой предпринимательской деятельности, сопровождающим и обслуживающим торговлю и судоходство. Морское страхование сегодня — это международная деловая практика, не знающая границ между странами. Невозможно представить современное судоходство и мировую торговлю без высокоразвитой системы морского страхования. Финансирование столь крупных материальных ценностей как судно или груз невозможно без адекватной системы безопасности, которую страхование дает банкам, торговым компаниям и судовладельцам.

Литература

1. Адамчук, Н. Г. Теория и практика страхования : учеб. пособие. М. : Анкил, 2003. С. 704.
2. Ефимов, С. Л. Морское страхование. Теория и практика : учебник. М. : РосКонсульт, 2001.
3. Макухин, А. А. Сравнительно-правовой анализ уложений о торговом мореплавании в сфере морского страхования: первый проект 1903 года и Уложение 1913 года // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2017. Т. 2 (68). № 1. С. 122—125.
4. Мамина, О. И. Определение транспортного средства в российском законодательстве // Транспортное право и безопасность. 2017. № 3 (15). С. 15—19.
5. Меребашвили Т.А. Правовые вопросы взаимного страхования ответственности судовладельцев. СПб. : Издательский Дом СПбГУ, Издательство юридического факультета СПбГУ, 2004.
6. Основы морского страхования : учеб. пособие / сост. и ред. норвеж. изд. О. Далер; пер. М. В. Кундиковой; науч. ред. рус. изд. Н. П. Кузнецова / Академия страхования Норвегии. Институт страхования (Санкт-Петербург). Санкт-Петербургский государственный университет. СПб. : Сентябрь, 2002.
7. Платонов, А. С. Историко-правовой анализ развития морского страхования в России // История государства и права. 2007. № 16. С. 12—14.
8. Попов, А. В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Защита прав страхователей : учеб. пособие. М. : Перо, 2016.
9. Шутенко, В. В. Морское страхование. 2-е изд., перераб. и доп. – М. : МОРКНИГА, 2010.

**Научные статьи студентов — участников
Межвузовской студенческой научно-практической
конференции «Опыт правового обеспечения
функционирования транспортной системы в годы
Великой Отечественной Войны (на примере
Сталинградской битвы и битвы за Кавказ)»**

(Юридический институт МИИТ, 29 ноября 2017 г.)

© Мазурова Н. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

**ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ВО ВРЕМЯ И ПОСЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Аннотация. В статье рассматриваются правовые и организационные основы регулирования восстановления железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной Войны и после ее окончания, обобщаются основные результаты восстановительной деятельности за годы Великой Отечественной Войны.

Ключевые слова. железнодорожный транспорт, Великая Отечественная война, восстановительный период.

© Mazurova N. B.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

**THE RESTORATION OF RAIL TRANSPORT DURING
AND AFTER THE GREAT PATRIOTIC WAR**

Abstract. The article considers legal and organizational framework for the recovery of the railway transport in the years of the great Patriotic War and after its end, summarizes the main results of restorative activities during the years of the great Patriotic War.

Keyword: railway transport, the Great Patriotic war, the recovery period.

Железнодорожный транспорт — основной вид магистрального транспорта, обеспечивающий межрайонные перевозки массовых видов грузов. Его ведущее значение обусловлено двумя факторами: технико-экономическими преимуществами над большинством других видов транспорта и совпадением направления и мощности, основных транспортно-экономических межрайонных и межгосударственных связей с конфигурацией, пропускной и провозной способностью желез-

¹ Научный руководитель — доктор политических наук, профессор кафедр «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) Ю. А. Харламова.

нодорожных магистралей.

Железнодорожные пути обычно состоят из железных рельс, установленных на шпалы и балласт, по которому движется подвижной состав, обычно оснащенный металлическими колесами. Однако возможно и другое устройство путей, например, безбалластный путь, где пути прикреплены к цементной основе.

Состояние нашей страны во время Великой Отечественной войны и общества отражалось на важнейшей составляющей экономики страны — железнодорожном транспорте, который понес колоссальные потери.

За годы войны железнодорожники перевезли 20 миллионов вагонов — с солдатами, а также с грузами — снарядами, боевой техникой, продовольствием. Если выстроить эти эшелоны по цепочке, то ими можно всю Землю 4 раза обернуть по экватору. Поезда шли сплошным потоком, иногда интервал между ними составлял 600-700 метров.

На всем пути до границ линии фронта 1941—1942 гг. были видны страшные картины нашествия врага. Они были особенно велики в той части транспортной сети, которая в течение трех лет находилась в местах боевых действий или в прифронтовой полосе.

Это касалось Западной, Калининской, Московско-Киевской, Московско-Курской, Московско-Донбасской и ряда других железных дорог, где подверглись разрушению более 3 тыс. км железнодорожной колеи, около 25 тыс. проводо-километров автоблокировки и линий связи, были взорваны сотни станций, мостов, водонапорных башен и гидроколонок.

Всего на европейской части территории нашей страны враг разрушил 65 тысяч километров пути, что составляло примерно половину развернутой длины всех железных дорог страны, 13 тыс. мостов, 4100 станций, 1600 водонапорных башен, 317 паровозных депо, 129 заводов, 500 тыс. проводо-километров линий связи, взорвал или вывез около 16 тыс. паровозов и мотовозов, 428 тыс. вагонов.

Уже 3 января 1942 г. Государственный комитет Обороны принял постановление «О восстановлении железных дорог», которым возложил руководство и осуществление всех восстановительных и заградительных работ на НКПС и его органы. В этом наркомате было создано Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР), которое возглавило все железнодорожные войска и спецформирования. Начальником Главка назначили опытного специалиста генерала В. А. Головки.

На фронтах были созданы Управления военно-восстановительных и заградительных работ (УВВР). Весь личный состав спецформирований НКПС был переведен на положение «состоящих в рядах Красной Армии». Постановлением предусматривалось восстановление железных дорог, как правило в три очереди:

1. Укладка главного пути, восстановление мостов и минимально необходимого количества путей на станциях, устройство временной связи, водоснабжения и других сооружений;

2. Восстановление устройств паровозного, вагонного и энергетического хозяйств и приведение всех восстановленных сооружений в состояние, обеспечивающее нормальное движение поездов;

3. Полное восстановление железных дорог до существующей ранее пропускной способности.

Уже в январе-апреле 1942 г. в районе Москвы было восстановлено свыше 4 тыс. км железных дорог. Препятствием при восстановлении путей на участке Москва —

Калинин был разрушенный большой мост через р. Шоша у станции Завидово. На его постройку было отведено всего 12 дней. Благодаря колоссальным усилиям наших войск мост был восстановлен в срок.

Очень сложные условия подвоза войск и всего необходимого создались на Калининском фронте, который представлял собой клин, глубоко врезавшийся в расположение противника. Часть железнодорожной линии Москва — Ржев — Великие Луки находилась в руках немцев. Участки Сердце — Нелидово и Земцы — Ломоносово общим протяжением 207 км, свободные от врага, были отрезаны от общей сети дорог. Леса и болота, бездорожье затрудняли снабжение войск. Паек полевых частей в районе г. Велиж составлял 158—200 г сухарей в сутки. Движение поездов по восстановленным участкам осложнялось систематическими налетами вражеской авиации на узлы и станции снабжения, линии связи.

Было решено проложить обходные коммуникации. В апреле 1942 г. такие линии связи построили на станциях Андреаполь, Торопец, Соблаго. Важное значение имел обход узла Великие Луки, который находился у немцев. Его построили на 8 дней раньше установленного срока, соединив станции Великополье и Таборы. Сразу же значительно улучшилось снабжение южного сектора Калининского фронта. По обходу вывели 1400 вагонов трофейной техники, среди которой были очень нужные восстановителям дизельные молоты для копров.

В мае 1942 г. по инициативе работников Московского узла железнодорожники всей страны включились во Всесоюзное социалистическое соревнование за усиление помощи фронту. Первыми победителями этого соревнования стали коллективы Западной, Калининской, Октябрьской, Кировской, Московско-Киевской, Московско-Курской и Московско-Рязанской дорог.

ГКО специальным постановлением обязал НКПС в месячный срок построить железнодорожную ветвь от станции Войбокало до окончания песчаной полосы в Ладожском озере.

Строительство дороги велось по облегченным техническим условиям, вместо балласта шпалы подбивали снегом. Мерзлый грунт, морозы до 30°C, глубокий снег, сильные ладожские ветры, пурга — все это затрудняло строительство. Строители мужественно преодолевали данные невзгоды. В назначенный срок 5 февраля по участку Войбокало — Лавров прошел первый поезд с продовольствием для Ленинграда, через пять дней уложили путь до Кобоны, а 16 февраля движение открылось по всей линии.

В феврале 1942 г. «узким местом» стала Ириновская 56-километровая железнодорожная ветка — единственная железнодорожная артерия, идущая от Ладожского озера к Ленинграду. До войны это была второстепенная линия с малой пропускной способностью, а в дни блокады она стала важнейшей магистралью. За две недели ветка была отремонтирована, построены новые разъезды Ваганово и Корнево, увеличено путевое развитие существовавших отдельных пунктов. На станции Ладожское озеро вместо 4-х станционных путей уложили 21 путь. Пропускная способность дороги составила до 8 пар поездов в сутки.

В марте 1942 г. начались навигационные работы на Ладожском озере, в ходе которых необходимо было построить портовые сооружения на обоих берегах. 12 июля 1942 г. Военный совет Ленинградского фронта вынес постановление об организации паромной переправы через Ладогу. Она в первую очередь предназначалась для перевозки на Большую землю простаивающих в Ленинграде паровозов и ваго-

нов.

Для обеспечения воинской дисциплины среди железнодорожников в трудное для страны военное время указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 г. на железных дорогах было введено военное положение. Указом было установлено, что все рабочие и служащие железных дорог на период войны считаются мобилизованными и закрепляются для работы на железнодорожном транспорте. Это было очень важное мероприятие, повышавшее престиж железнодорожного транспорта, по сути дела, уравнивавшее работу железных дорог и железнодорожников с боевыми действиями военных на фронтах.

Задачи железнодорожников на завершающем этапе войны были разносторонними. Транспорт своей четкой работой должен был всемерно поддерживать боевые наступательные операции вооруженных сил и одновременно обеспечивать своевременные перевозки грузов для восстановления разрушенной немецко-фашистскими захватчиками инфраструктуры для возможности бесперебойной работы возрождающихся промышленности и сельского хозяйства.

В последние годы войны на фронтовых дорогах был выполнен огромный объем восстановительных работ, но они преимущественно проводились по облегченным техническим требованиям временного восстановления. Большинство двухпутных направлений восстанавливалось под один путь, использовались разнотипные рельсы.

Важнейшие особенности работы железнодорожного транспорта в 1945 г.:

- линия фронта проходила вдали от важнейших экономических центров нашей страны, что значительно удлиняло коммуникации и требовало умелого маневрирования в поездной работе, четкого регулирования вагонопотоков, первоочередного продвижения воинских и снабженческих грузов для нужд действующей армии;

- отдаление фронтов от границ требовало четкой организации перевозок не только по территории нашей страны, но и на дорогах сопредельных государств, причем перевозки надо было осуществлять, используя европейскую колею и подвижной состав этих стран;

- высокий темп и огромный размах наступательных операций требовал от железнодорожных войск и спецформирований НКПС быстрого и высококачественного восстановления железнодорожных путей, особенно мостов, не отрываться от наступающих частей Красной армии, своевременно обеспечивать коммуникации для неослабного снабжения фронта боеприпасами и продовольствием;

- концентрируя внимание на обеспечении четкой работы прифронтовых участков, ни в коем случае не ослаблять, а, наоборот, всемерно улучшать работу дорог тыла и прежде всего магистралей Урала и Сибири, являющихся основным костяком железнодорожной сети и обслуживающих промышленность, работающую для фронта. Кроме того, транспорт должен был удовлетворять растущие потребности восстанавливаемой промышленности в освобожденных районах.

По мере освобождения временно оккупированных территорий масштабы работ по восстановлению разрушенного росли.

К окончанию Великой Отечественной войны железнодорожная сеть СССР имела в своем составе 53 железные дороги. В соответствии с приказом НКПС № 674/Ц от 28 июня 1945 г. из состава Закавказской железной дороги была выделена Азербайджанская дорога с Управлением в Баку.

Таким образом, летом 1945 г., непосредственно после окончания войны с Германией, железнодорожная сеть СССР делилась на 54 самостоятельные железные дороги. Однако из дорог европейской части страны за время боевых действий 16 железных дорог были практически разрушены, а 14 магистралей имели серьезные повреждения. Ближайшими задачами этих дорог еще в 1944—1945 гг. были восстановление разрушений и срочное обеспечение возможности перевозок по ним.

В марте 1946 г., когда работы по первоочередному восстановлению и обеспечению перевозок уже выполнялись, Верховный Совет СССР принял плановые задания на четвертую пятилетку (1946—1950 гг.). В плане было намечено технически перевооружить транспорт на новой основе: внедрить прогрессивные виды тяги, осуществить реконструкцию пути, средств связи, усовершенствовать перевозочный процесс, построить новые дороги.

При строительстве мостов внедрялись автоматическая сварка под слоем флюса по методу академика Е. О. Патона, гидромеханический способ опускания кессонов, что позволило в 4—5 раз ускорить темпы сооружения фундаментов опор и сократить в 10 раз число рабочих.

Пролетные строения мостов изготавливались на заводах и затем доставлялись к местам производства работ. Были разработаны новые сборные железобетонные конструкции пролетных строений, что позволило вести восстановление и строительство мостов индустриальными методами.

Также были значительно усовершенствованы и получили широкое распространение при строительстве больших мостов свайные фундаменты различных конструкций, разработаны и широко использовались конструкции инвентарных подмостей и кружал, что уменьшило в два-три раза затраты лесоматериалов и потребность в квалифицированных рабочих.

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. Статья посвящена роли железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны. В работе определяется основная проблема, недостатки и достоинства железного транспорта, а также мужество железнодорожников и спецформирований путей сообщений.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Великая Отечественная война, железная дорога, приказ ГКО от 11 января 1942 г., комитет ГКО, Сталинградская битва, битва под Москвой, блокада Ленинграда, армия «Центр», операция «Тайфун», воинский график, эвакуация населения, спецформирования НКПС.

© Baburova A.

student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN YEARS GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. The article is devoted to the role of railway transport during the Great Patriotic War. The main problem, shortcomings and advantages of rail transport are determined in the work, as well as the courage of railwaymen and special formations of communication routes.

Keywords: railway transport, Great Patriotic War, railway, T-bills order of January 11, 1942, GKO committee, Battle of Stalingrad, Battle of Moscow, Leningrad blockade, Army Center, Operation Typhoon, military schedule, evacuation of population, special formation of NKPS .

Потребность в перемещении людей и груза существовала всегда. В 1834 г. впервые началось строительство железных дорог в Российской империи. Первая дорога простиралась от Санкт-Петербурга до Царского села и была доступна лишь немногим. С бурным промышленным развитием увеличился километраж дорог и теперь железнодорожный транспорт стал доступен для простого народа. Итак, *железнодорожный транспорт* — один из видов наземного транспорта, перевозка грузов и пассажиров которых осуществляется колесными транспортными средствами по рельсовым путям.

Огромное значение железнодорожный транспорт сыграл в годы Великой Отечественной войны (1941—1945)².

К началу Великой Отечественной войны Тыл Советской Армии обладал всеми

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Т. М. Химич**.

² <https://pobeda.mintrans.ru/history/25019> (дата обращения: 2 декабря 2017 г.).

видами транспорта — железнодорожным, водным (морским и речным), автомобильным, гужевым и воздушным. Важнейшую роль в обеспечении воинских перевозок в годы войны играл железнодорожный транспорт.

Железнодорожному транспорту Советского союза пришлось переживать непростые испытания в годы войны. Насчитывалось тысячи локомотивов, вагонов, платформ и цистерн большой грузоподъемности, имел достаточные запасы топлива и смазочных материалов, а также все необходимое для ремонта подвижного состава и восстановления поврежденных участков железных дорог; имел квалифицированных специалистов, сумевших в тяжелых условиях войны проявить немало смелости, направленной на решение сложных и ответственных задач.

К работе была подготовлена служба военных сообщений Советской Армии, которая отвечала за осуществление массовых воинских перевозок. В самом начале войны в народном комиссариате путей сообщения (НКПС) решались первоочередные вопросы по организации работы в военных условиях. Были продуманы меры по реализации воинского графика и обеспечению военных перевозок. 23 июня 1941 г. был подписан приказ наркома о введении с 18 часов 24 июня на 45 дорогах воинского графика движения поездов. В нем предусматривалось первоочередное продвижение воинских эшелонов и транспортов, а также обеспечивалась бесперебойность работы станций. Чтобы как можно больше высвободить дорогу, пришлось сократить пригородные поезда для пассажиров, а также поезда дальнего следования. Воинский график позволил правильно рассчитать и перераспределить технические средства и кадры. В то же время с введением воинского графика осуществлялся весь комплекс мероприятий по выполнению массовых воинских перевозок. Железнодорожный транспорт немедленно приступил к осуществлению мобилизационного плана. Управления наркома и службы дорог организовывали переоборудование и подачу огромного количества подвижного состава для подвоза к фронту воинских соединений, боевой техники, боеприпасов, топлива, горючего, продовольствия, прокладывали наиболее рациональные маршруты следования эшелонов и поездов. Огромное значение сыграл транспорт во время эвакуации населения, предприятий и культурных ценностей из Ленинграда, Москвы и многих городов страны. 11 июля 1941 г. было принято решение о развертывании массовой эвакуации. К концу августа 1941 г. из Ленинграда было отправлено более 290 эшелонов, вывезено свыше 95 крупных предприятий, эвакуировано более 700 тыс. человек¹.

Благодаря эвакуации были вывезены и спасены уникальные картины, статуи, скульптуры, хрусталь, фарфор и другие ценности из Петергофа, Пушкина, Павловска, Ораниенбаума, Гатчины. Пять составов с музейными экспонатами были отправлены на восток до 22 августа 1941 г.

Значительную часть сокровищ Русского музея в считанные дни упаковали и вывезли в Горький, Пермь и Соликамск. Ценнейшие коллекции Государственного Эрмитажа в кратчайший срок вывезли в Свердловск.

Самая трудная и ответственная задача, стоявшая перед ленинградскими железнодорожниками в дни эвакуации — вывоз из осажденного города возможно большего количества людей, и в первую очередь детей и женщин. Первый период эвакуации населения продолжался до ноября 1941 г. Со станций Ленинградского узла,

¹ <http://www.salestrain.ru/forum/topic/201-znachenie-zheleznodorozhnogo-transporta-vo-vremia> (дата обращения: 3 декабря 2017 г.).

было вывезено свыше полутора миллионов ленинградцев. Наиболее масштабной операцией эвакуационных перевозок явилось перебазирование на восток страны в кратчайшие сроки предприятий, учреждений, организаций Москвы и Московской области. Только в июле-ноябре 1941 г. было вывезено 2594 предприятия, в их числе 2522 крупных завода. Ежедневно отправлялось до 80 поездов, за пару месяцев на восток страны ушло 215 тыс. вагонов с оборудованием. Эвакуация велась по мере готовности площадей на предприятиях-близнецах в Поволжье, на Урале, в Сибири, в Средней Азии. Государство шло на огромные материальные и трудовые затраты, чтобы увеличить производственные мощности транспорта. Этого требовали нужды фронта и военной экономики. Было необходимо срочно усилить существующие линии, построить ряд новых железных дорог, соорудить запасные пути. В годы войны увеличилось расстояние и неравномерность перевозок.

30 сентября 1941 г. группа немецко-фашистских армий «Центр» начала операцию «Тайфун» с целью окружить и уничтожить войска СССР под Москвой и овладеть ею.

В оборону Москвы особый вклад внесли военные и гражданские железнодорожники. В начале оборонительного периода на Западном фронте действовали 6-я и 26-я железнодорожные бригады и несколько спецформирований НКПС. Они выполняли работы по заграждению железных дорог и восстановлению разрушенных объектов, примыкающих к столице. Несмотря на все усилия Германии, врагу не удалось парализовать работу железнодорожного транспорта. Железнодорожники трудились по 16 часов в сутки, а порой и несколько суток не уходили со своих постов, чтобы наладить работу необходимого участка дороги.

Битва под Москвой имела историческое значение и оказала решающее влияние на ход дальнейших фронтовых боев. В том, что стратегическая инициатива перешла в руки Красной армии, большая заслуга железнодорожников, сумевших вовремя обеспечить подвоз армий, вооружения, топлива, продовольствия, блестяще провести эвакуационные перевозки.

Железнодорожная сеть в Сталинграде была слабо развита, поэтому с 1941—1942 г. началось невиданное по своим масштабам строительство железнодорожных путей в этом районе.

К середине июля 1942 г. создалась непосредственная угроза Сталинграду. На подступах к городу противник сосредоточил 37% пехотных и 53% танковых моторизованных соединений от общего числа своих войск, действовавших на советско-германском фронте¹.

Большой вклад в обеспечение операций на всех этапах Сталинградской битвы внесли работники служб военных сообщений, части железнодорожных войск, спецформирования НКПС и железнодорожники.

Блокада Ленинграда — страшная трагедия в истории России. За годы блокады погибло, по разным данным, от 400 тыс. до 1,5 млн человек². В первые дни блокады Ленинграда возникла острейшая проблема — как в создавшихся условиях продолжить начатую ранее эвакуацию населения, вывоз из города промышленного оборудования и железнодорожного подвижного состава. Единственным путем для сообщения со страной, которую ленинградцы называли Большой землей, оставалось

¹ <http://militaryarticle.ru/voennaya-mysl/1986-vm/8123-zheleznodorozhnyj-transport-v-gody-velikoj> (дата обращения: 3 декабря 2017 г.).

² История России : учебник / под ред. А. С. Орлов [и др.]. М. : Проспект, 2016.

Ладожское озеро. По водной трассе, подвергавшейся постоянным бомбежкам, с осени 1941 г. на баржах стали доставлять продовольствие и другие грузы для осажденной Северной столицы. Военный совет Ленинградского фронта еще в сентябре 1941 г. принял решение о создании ледовой дороги через Ладогу. Специальные разведывательные группы установили направление трассы. Когда лед окреп, грузы стали возить на машинах.

На станции Ладожское Озеро продовольствие, горючее и боеприпасы перегружали в поезда, следующие к Ленинграду. Многие называли «Дорогой жизни» железнодорожно-водно-ледово-автомобильную коммуникацию, сердцем которой явилась военно-автомобильная трасса, проложенная по льду Ладожского озера; она связывала осажденный город с Большой землей.

Всего с 29 июня 1941 г. по 15 августа 1942 г. из Ленинграда вывезли свыше 1 млн. человек.

Приказ ГКО от 11 января 1942 г. «Об установлении новых норм отпуска продовольствия для населения г. Ленинграда и войск Ленинградского фронта»¹ обязал НКПС в месячный срок построить железнодорожную линию от станции Войбокало до мыса Коса на Ладожском озере. 5 февраля 1942 г. по перегону Войбокало-Лаврово прошел первый поезд с продовольствием, а 16 февраля открылось движение по всей 34-километровой линии. Увеличение количества эвакуируемых и рост грузопотоков по ледовой дороге позволил увеличить норму хлеба и других продуктов в окруженном городе. Уже в марте в город ежедневно поступало до 200 вагонов с продовольствием и другими грузами.

В ноябре-декабре 1942 г. войска Красной армии готовились к решающим сражениям за Ленинград и освобождению Октябрьской магистрали. Фашисты были изгнаны из Малой Вишеры 24 ноября, 9 декабря из Тихвина и 16 декабря из Калинина и железнодорожного участка Клин-Калинин. 12 января 1943 г. началась наступательная операция войск Ленинградского и Волховского фронтов под кодовым названием «Искра». 18 января 1943 г., сломив яростное сопротивление противника, войска соединились и в ожесточенных боях прорвали блокаду Ленинграда, освободив левый берег Невы и южное побережье Ладожского озера. В этот день Государственный Комитет Обороны принял решение о строительстве железнодорожной линии Шлиссельбург-Поляны на узком участке отвоеванной земли вдоль южного берега озера. Это позволяло восстановить транспортную связь Ленинграда со страной через Волховстрой, Тихвин и Вологду. Восстановительные работы всегда были приоритетны для железнодорожников. Как только освобождалась маленькая станция или большой населенный пункт, сразу начинались ремонтные работы. Вернуть

¹ http://www.teatrskazka.com/Raznoe/PostanovGKO/194201/gko_1132.html (дата обращения: 3 декабря 2017 г.). Основные положения:

1. Утвердить предложение т. Жданова об установлении новых норм отпуска продовольствия для населения г. Ленинграда и войск Ленинградского фронта в январе месяце, согласно приложению. Установить, что с момента введения новых норм, все пользующиеся обедами в столовых обязаны, в соответствии с затраченными на обед продуктами, сдавать в столовую талоны по хлебу и мясу полностью, а по крупе в половинном размере.

2. Новые нормы ввести после того, как будет налажен подвоз продуктов в Ленинград в необходимых количествах и будут образованы переходящие запасы на месте не менее 10-дневной потребности.

Исходя из этого поручить Военному Совету Ленинградского фронта установить конкретный срок введения новых норм.

мирный ритм стальных магистралей было наиважнейшей задачей. 24 марта 1944 г. из столицы в Ленинград в первый рейс отправился фирменный поезд «Красная стрела». Это событие придавало веру в победу всему народу.

ПОДВИГИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. В данной статье мы рассмотрим концептуальное значение железнодорожного транспорта в годы войны. Сможем оценить героические поступки людей и хотя бы на минуту представить тот ужасный период времени — Великую Отечественную войну.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; роль транспорта; железнодорожники; подвиги.

© Zueva V.

student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

THE EXPLOITS OF RAILWAYMEN IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. In this article, we will consider the conceptual significance of rail transport during the war years. We will be able to evaluate the heroic deeds of people and at least for a minute will try to imagine that terrible period of time — the Great Patriotic War.

Keywords: The Great Patriotic war, the role of transport, railwaymen, feats.

Союз Советских Социалистических Республик был крупнейшим государством в мире, занимая приблизительно одну шестую часть суши. СССР состоял 15 республик и имел площадь 22,4 млн кв. км. Протяженность границы составляла более 60 тысяч километров. Как нам известно, Европейская часть в большей степени развита и заселена (146 млн), несмотря на то что площадь территории составляла лишь одну четверть от общей, но где численность населения достигала свыше двух третей от всего числа. Здесь же были расположены крупнейшие металлургические и машиностроительные заводы СССР.

С наступлением Великой Отечественной войны следовало эвакуировать промышленность и перераспределить производственные мощности на восток, за Урал, так как немецкие войска особое внимание уделяли либо уничтожению подобных предприятий, либо подчинению себе. В это же время в ожидании войны с Японией значительная часть войск находилась на востоке, но с наступлением Гитлера, следовало в кратчайшие сроки перебросить все силы на Европейскую часть СССР. И стоит особо отметить значительную роль железнодорожного транспорта, перевозившего различные грузы, предприятия, войска, рабочих и просто мирных граждан, работая 24 часа в сутки на протяжении всего времени. Железнодорожный транс-

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) Т. М. Химич.

порт в грузообороте 1941 г. составлял невероятную долю — 93%¹. Перевезено 20 млн вагонов с солдатами, продовольствием и вооружением. Если выстроить данные эшелоны друг за другом, то ими можно обернуть планету четыре раза по экватору. Зачастую расстояние между поездами составляло 600—700 м. С июня по декабрь 1941 г. на объекты прифронтовых железных дорог вражеская авиация совершила около 6 тысяч налетов. В военное время работники стальных магистралей восстановили 120 тыс. км железнодорожных путей, 15 тыс. мостов. Безусловно, железные дороги — важнейший фактор войны. Главная их функция — связь фронта с тылом: быстрое обеспечение войсками, боеприпасами, техникой и продовольствием. Зная предназначение «стальных путей», Германия сосредоточила все силы для их ликвидации, именно это являлось значимой частью плана Барбаросса «молниеносной войны» с Советским Союзом.

Началом изменений послужил введенный 24 июня 1941 г. особый воинский график движения поездов. Он предусматривал первостепенное, ускоренное продвижение эшелонов и транспортов, а также комплекс мероприятий по увеличению пропускной способности. К осени 1941 г. Германия смогла захватить часть территории СССР с наибольшей плотностью железнодорожных ветвей, что привело к парализации транспорта. Гитлер говорил: «Огромное значение приобретает разрушение вражеских коммуникаций, которые для противника являются жизненно важными...». И он был прав.

Начальный период являлся тяжелым для транспорта СССР. Он лишился значительного количества локомотивов, вагонов, автомобилей, морских судов. В начале войны рабочие не только переоборудовали пассажирские вагоны для военной службы, для перевозки людей, оборудования, но и выполнили огромный объем ремонтно-восстановительных работ и провели ряд мероприятий по повышению эффективности использования транспортных средств, увеличению пропускной способности железнодорожных узлов, расширению подъездных путей к промышленным предприятиям. Союзники по антигитлеровской коалиции считали, что русские отлично используют железные дороги, могут в невероятно короткие сроки перебросить несколько армий и осуществить стратегическое сосредоточение. Невозможно не оценить огромный вклад наших рабочих, благодаря которым так надежно и продуктивно функционировал транспорт в годы войны. Немцы взрывали мосты и пути ... а через неделю все было восстановлено. На тысячи километров с запада на восток были перекинуты горы оборудования, материалов, зерна и миллионы спасавшихся от фашистского варварства людей. Нам следует не забывать и высоко оценивать подвиг наших соотечественников...

С течением времени, еще до битвы за Москву, напряженность работы дорог, находившихся вблизи столицы, возрастает, потому что железная сеть сократилась на 59% ввиду боевых действий, более того, на дорогах, прилегавших к Московскому узлу, сосредоточилась основная часть всей сетевой воинской выгрузки. В исторической битве под Москвой железные дороги доставили советским войскам все необходимое для уничтожения врага, а москвичам — для жизни и труда в интересах фронта. Железные дороги являлись путями жизни и побед².

В первых рядах воинов-железнодорожников шли паровозные машинисты. По-

¹ Поздышев С. И. Железнодорожные войска Советской Армии. М., 1959. С. 50.

² Антипенко Н. А. Железнодорожные войска России. На фронтах Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Кн. 3. М., 2002. С. 57.

падая под бомбардировку, машинист не мог броситься в укрытие — он оставался на своем боевом посту до конца.

Героическая оборона Ленинграда известна всей стране. Она имела для нашего государства огромное военное и международное значение. Люди проявили невиданное самопожертвование, превратив город в бастион, предпочли умирать от холода и голода. Несмотря на мужественное сопротивление советских войск, кольцо вокруг Ленинграда сжималось все плотнее и плотнее. Росли и трудности эксплуатации железных дорог, что затрудняло вывоз населения и оборудования из Ленинграда, подачу в город войск, продовольствия, боеприпасов, вооружения и горючего. Битва за Ленинград — одно из самых длительных и кровопролитных сражений Великой Отечественной войны.

Безусловно, транспорт опять же исполнил важную роль в обеспечении боевых действий на подступах к Ленинграду и в непосредственной обороне города, в снабжении населения. 8 сентября, когда враги захватили Шлиссельбург (Петрокрепость), железнодорожная связь Ленинграда со страной прекратилась. Не сумев захватить Ленинград штурмом, Гитлер решил пойти другим путем. «Тот, кто прошел от границы до Ленинграда, — сказал он, — может пройти еще десять километров и войти в город. В этом нет сомнений. Но в этом нет нужды. Город окружен, никто никогда его не освободит, и он будет в наших руках»¹.

Несмотря на то, что всевозможные связи с Ленинградом были прерваны, сообщение через Ладожское озеро и по воздуху оставалось возможным. Враги стремились ликвидировать эту связь. В невероятных условиях приходилось работать железнодорожному транспорту. До войны на станцию Ладожское озеро прибывал один поезд в сутки, путевое развитие минимальное, устройства экипировки паровозов топливом отсутствовали. А теперь станция должна была обрабатывать 7 пар поездов в сутки, снабжать паровозы водой и дровами. Каждый рейс был сопряжен со смертельной опасностью. Если посчитать общую протяженность путей, построенных за зиму 1942—1943 гг. на «Дороге жизни» (для обхода участков, разрушенных гитлеровской артиллерией и авиацией), и разделить ее на расстояние между начальным и конечным пунктом трассы, то получится, что каждый километр дороги восстанавливался во время зимнего периода 55 раз. С наступлением весны ледовая трасса прекратила свое существование, и вся тяжесть доставки грузов легла на суда. Были построены баржи, тендеры различной грузоподъемности, осуществилось сооружение пирсов. Работы велись целыми днями, порой под непрерывным обстрелом, но ничто не смогло сломить дух людей.

Машинисты без устали играли со смертью. Рабочие принимали участие в боевых действиях, их имена не надо забывать, их подвиги не должны быть забыты. Один из героев, чью память надо чтить, являлся Николай Старостин. Бомбежка началась с утра. Фашистские самолеты прилетали 11 раз в течение дня и бомбили стройку. Много бойцов пало, среди них был Николай Старостин. Он трудился на забивке свай. Когда вернулись гитлеровские стервятники, он не покинул рабочее место. С возвращением товарищей, пред ними развернулось такое зрелище: большим осколком, как гвоздем, Николай Старостин был прибит к свае. Рука воина-железнодорожника крепко сжимала топор... Из его кармана вынули окровавленный лист бумаги с просьбой принять его в партию. Так мужественно погибали все герои

¹ Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне. М. : Наука, 1981. С. 274.

Ладоги.¹ Никому не приходилось испытывать таких трагических бедствий, как защитникам и жителям Ленинграда. И никогда во всей истории войн не было подобного примера, когда снабжение такого крупного города осуществлялось по транспортной цепочке из одной железнодорожной линии со столь незначительной пропускной способностью и одной ледовой автомобильной дороги².

Транспорт сыграл значительную роль в каждой битве Великой Отечественной войны, так как без наличия стальных магистралей было бы невозможно одержать победу. Железнодорожники перебрасывали к местам сражений целые армии, обеспечивали подготовку и исполнение более 50 стратегически важных операций. Многие трудности казались непреодолимыми, но проявив смелость и упорство, они смогли изменить судьбу. Их кровью сцеплены рельсы.

¹ Крюков А. М. Пути и тревоги. Петрозаводск, 1979. С. 60.

² Ковальчук В. М. Дорога победы осажденного Ленинграда. М., 1984. С. 290.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ОСНОВНОЙ СПОСОБ ЭВАКУАЦИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация: Статья посвящена роли железнодорожного транспорта, как средства эвакуации населения и промышленного производства, в победе советского народа над фашизмом. Показано, что главной заслугой железнодорожного транспорта, как средства эвакуации населения и промышленного производства, в победе советского народа над фашизмом, является помощь в переводе экономики на военный лад и ее сохранение, для борьбы с врагом.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; Великая Отечественная война; эвакуация производительных сил; эвакуация населения.

© Kupriyanova M.

student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

RAIL TRANSPORT AS THE MAIN METHOD OF EVACUATION DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. The article focuses on the role of railway transport as the means of evacuation of the population and industrial production in the Soviet people's victory over fascism. It is shown that the main merit of railway transport, as a means of evacuation of the population and industrial production in the Soviet people's victory over fascism, is to put the economy on a war footing, and its preservation, to fight the enemy.

Keywords: railway transport; the Great Patriotic War; evacuation of productive forces; evacuation of the population.

Великая Отечественная война, война Союза Советских Социалистических Республик и антигитлеровской коалиции против фашистской Германии и ее союзников (Японии, Италии, Румынии, Словакии, Финляндии, Венгрии, Хорватии), является самой кровопролитной войной в истории России. Война принесла нашей стране огромные людские и материальные потери. На полях сражений погибло 27 млн человек (в том числе примерно 10 млн солдат и офицеров), в гражданском тылу погибло 4 млн партизан, подпольщиков, мирного населения, более 8,5 млн человек оказались в плену, 2,6 млн человек стали инвалидами. Были разрушены 1710 городов и поселков городского типа, полностью уничтожены 70 тыс. сел и деревень, выведены из строя 31850 заводов и фабрик, 1135 шахт, 65 тыс. км железнодорожного полотна. Многонациональный советский народ перенес множество испыта-

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Т. М. Химич.

ний и лишений, одержал победу в жесточайшей в истории человечества войне. Советский союз и его армия приняли на себя основной удар во Второй мировой войне, сыграли главную роль в разгроме фашизма.

В начале войны Германия обладала большим преимуществом над СССР в материально-технической сфере, так как выступая в качестве инициатора войны, она раньше начала подготовку к ней, также миллионы людей из подвластных государств и тысячи предприятий из оккупированных территорий обеспечивали всем необходимым армию вермахта, многие страны, провозгласившие нейтралитет (Норвегия, Турция, Швеция) поставляли сырье для немецкой промышленности. Советский союз, не имея необходимого уровня подготовки к войне и располагая только своими внутренними ресурсами, не обладал такой сильной материально-технической базой на начало войны, но положение резко изменилось на втором этапе войны (1943—1945), СССР достигло решающего превосходства над Германией в материально-технической сфере: было введено в строй 7500 крупных предприятий, которые обеспечивали устойчивый рост производства, выпуск военной продукции вырос в 3 раза, в 1943 г. было выпущено рекордное количество военной техники, также продолжалось ее совершенствование. Такой коренной перелом в материально-технической сфере был достигнут не только благодаря титаническим усилиям советского многонационального народа, но и благодаря умелой политике руководства страны, которое сумело организовать в достаточно короткий срок эвакуацию промышленных предприятий и населения по железной дороге, что во многом способствовало такому скачку в материально-технической сфере.

Советский разведчик и активист компартии Германии, Эрнест Генри (Семен Ростовский) в своей книге «Гитлер против СССР. Грядущая схватка между фашистскими и социалистическими армиями» писал: «Что Гитлер надеялся выиграть грядущую войну благодаря двум обстоятельствам: Британии и советским железным дорогам. Данная концепция стала основной идеей всей германской современной стратегии, потому что вся эта стратегия зависит от этих пунктов и на них основана». Далее автор отмечает: «Советские железные дороги ликвидировали позорное наследство царизма. Долгое время они были слабым местом в организации социалистического государства, этого нельзя отрицать, и никто не отрицает, но с тех пор, как в 1935 г. была намечена грандиозная радикальная железнодорожная реформа, советское правительство бросило на этот участок свои лучшие силы, дело пошло совсем по-иному. Теперь советская железнодорожная сеть несколько не похожа на ту, какой она представлялась германскому генеральному штабу еще в 1934 г. и даже в 1935 г. — брешью для ударов по Советскому Союзу. Время для этого упущено»¹.

Какую же роль сыграл железнодорожный транспорт, как основное средство эвакуации промышленного производства и населения, в победе Советского Союза над фашистской Германией?

Индустриализация (превращение промышленности в главный сектор экономики-первые три пятилетки) и коллективизация (объединение единоличных крестьянских хозяйств в коллективы) народного хозяйства, не могли не затронуть его важный элемент — железнодорожный транспорт: была увеличена длина железнодорожного полотна с 70 тыс. км до 106 тыс. км; железнодорожные депо были пополнены новыми видами локомотивов; было проведено большое количество ре-

¹ Генри Э. Гитлер против СССР. М. : Книга по требованию, 2011. С. 248.

монтажных работ железнодорожных станций и узлов; была повышена грузонапряженность железных дорог с 1,1 млн-т на 1 км до 4,3 млн-т на 1 км; было построено 9100 км второстепенных путей; был повышен грузооборот с 67,5 млрд-т. км до 415 млрд-т. км.

Данные преобразования железнодорожного транспорта не прошли бесследно. Удельный вес железнодорожного транспорта в общем грузообороте сильно возрос и к 1940 г. составил 85,1%, что привело к его абсолютному большинству в транспортном грузообороте (речной — 7,4%, морской — 4,9%, автомобильный — 1,8%, трубопроводный и воздушный — 0,8%)¹. Увеличилась пропускная способность железнодорожного транспорта, которая позволяла поставлять к западным рубежам в 2,5 раза больше поездов, по сравнению с противником. Преобразования подготовили железнодорожный транспорт к осуществлению не только массовых перевозок народнохозяйственных грузов в мирное время, но и к осуществлению большого количества военных перевозок, беспрецедентной эвакуации материальных ресурсов и населения, беспрерывной поставке всего необходимого для нужд фронта в годы войны. Все выше перечисленные результаты преобразований железнодорожного транспорта способствовали укреплению транспортной системы в целом, что предоставляло армии необходимую подвижность, которая, по мнению военного теоретика и Маршала Советского Союза Б. М. Шапошникова, являлась одним из обязательных условий успешного ведения боевых действий.

Как мы видим железнодорожный транспорт сыграл большую роль в победе советского народа над фашизмом, одной из его главных заслуг, по мнению ряда отечественных и зарубежных исследователей, является организация в короткий промежуток времени большого числа железнодорожных перевозок людских ресурсов и промышленных предприятий из прифронтовых областей, подверженных оккупации и разрушению, в более безопасные восточные районы страны: Урал, Сибирь, Поволжье, Среднюю Азию.

Вопросом эвакуации занимался целый ряд государственных структур: Государственный Комитет Обороны, СНК СССР, ЦК ВКП (б), а также специально созданные для данных целей Совет эвакуации (24 июня 1941 г.) под руководством Н. М. Шверника и Управление по эвакуации населения (26 сентября 1941 г) под руководством К. Д. Панфилова. Данные государственные органы разработали большое число специальных постановлений — постановления ЦК ВКП (б) и СНК СССР от 27 июня 1941 г. «О порядке вывоза и размещения людских контингентов и ценного имущества»² и 5 июля 1941 г. «О порядке эвакуации населения в военное время»³ и нормативно-правовых актов, по которым основная тяжесть по эвакуации населения возлагалась на железнодорожный транспорт. Эвакуация населения и промышленного производства производилась прежде всего из оккупированных территорий Прибалтики, Белорусской ССР, Украинской ССР, Молдавской ССР и наиболее опасных прифронтовых районов РСФСР-Ленинградской, Калининградской, Смоленской и Московской областей и Крымской АССР. Самыми сильными эвакопотоками явля-

¹ Железнодорожники в Великой Отечественной войне / под ред. Н. С. Конарева. М. : Транспорт, 1987.

² История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945: в 6 т. Т. 2. М., 1961. С. 547.

³ Там же. С. 547—548.

лись потоки из Москвы (2 млн человек) и Ленинграда (1,5 млн человек)¹. Эвакуация населения производилась в два этапа: 1 этап — с лета 1941 г. до весны 1942 г и 2 этап— с лета 1942 г. по осень 1943 г, в рамках которых от фашистских истязаний и плена, от трудных условий жизни, ведущих к неизбежной гибели были спасены около 17млн человек. Эвакуация производительных сил в отличие от эвакуации населения происходила в один этап и требовала больших усилий так, как предполагала транспортировку большого количества материальных ресурсов вместе с рабочими, инженерами, техниками в достаточно сжатые сроки. Всего за годы войны было эвакуировано 2593 промышленных предприятий, причем более половины предприятий были эвакуированы в первые месяцы войны, что было обусловлено стремлением спасти экономику страны от разрушения и обеспечить фронт всем необходимым.

Железнодорожная Эвакуация населения и производительных сил, проведенная Советским союзом в годы Великой отечественной войны по своим масштабам и выполнению, не имеет аналогов в мировой истории, она была логически обоснованной и жизненно необходимой, содействовала спасению населения, которое на оккупированных территориях подверглось бы уничтожению, и экономики, без которой борьба была бы не возможной. Большую роль в успешном проведение эвакуации сыграли работники железных дорог. Они проделали огромную работу, осуществив переброску на тысячи километров с запада на восток большого количества оборудования, материалов и миллионов людей, спасшихся от гибели, в условиях постоянных налетов со стороны немецкой авиации (за весь период войны было совершено около 20 тыс. налетов). Потомки этого не забудут и высоко ценят долг железнодорожников.

¹ Колесник А. Д. РСФСР в годы Великой Отечественной войны. Проблемы тыла и всенародной помощи фронту. М., 1982. С. 93—94.

УПРАВЛЕНИЕ И ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. В статье рассматриваются основные структурные изменения в системе управления и правового регулирования железнодорожного транспорта, основные мероприятия по эффективному обеспечению железнодорожных перевозок в годы Великой Отечественной Войны, перечисляются основные результаты деятельности системы железнодорожного транспорта за годы Великой Отечественной Войны.

Ключевые слова: приказы и мероприятия Народного Комитета Путей Сообщения (НКПС), постановления Главного Комитета Оборона (ГКО), мобилизация, воинский график, политическая агитация.

© Knyazev P.

student of Law Institute
Russian University of transport

MANAGEMENT AND REGULATION OF RAILWAY TRANSPORT IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. The article examines the main structural changes in the management system and legal regulation of railway transport, the main activities on the efficient provision of railway services during the great Patriotic War, are the main results of the railway system during the great Patriotic War.

Keywords: orders and actions of the people's Committee of Railways (NKPS), the resolution of the Main Defence Committee (GKO), mobilization, military schedule, political propaganda.

К началу Великой Отечественной Войны железнодорожная транспортная система насчитывала множество поездов, вагонов, платформ и цистерн; владела достаточными запасами топлива, а также всем необходимым для ремонта подвижного состава и восстановления поврежденных участков железных дорог; располагала квалифицированными специалистами, сумевшими в тяжелых условиях войны проявить немало творческой инициативы, направленной на решение сложных и ответственных задач. Нельзя не отметить высокий уровень организации, работоспособности всех сотрудников путей сообщения.

Утром 22 июня подверглись бомбардировкам множество железных дорог, нахо-

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Т. М. Химич.

дившихся вблизи границы, от Литовской до Кишиневской¹, из-за этого и ряда других отрицательных факторов из 939 эшелонов, запланированных к выдвигению из центральной территории страны на пограничные территории, было погружено 538 военных эшелонов, из которых только 83 были в пунктах назначения, а 455 приближались к этим пунктам. Сложнейшие задачи встали в первые же часы войны перед Народным Комитетом Путей Сообщения (НКПС) и работниками железных дорог, которые заключались в обеспечении быстрейшей доставки войск красной армии в соответствии с планами Генерального штаба Красной Армии, а также мобилизовать всех железнодорожных работников на доблестную, альтруистическую работу, для удовлетворения потребности в перевозках фронта и тыла.

В НКПС сразу же досконально рассмотрели основные вопросы работы организации в военных условиях и продумали меры по введению воинского графика и обеспечению воинских перевозок. Уже 23 июня был подписан приказ НКПС о введении с 24 июня воинского графика движения поездов на 44 дорогах. В этом графике четко предусматривалось: первостепенное обеспечение транспортировки воинских эшелонов, в условиях максимального уровня пропускной способности линий и обеспечении четкой работы станций. Также в этом графике были максимально сокращены гражданские перевозки и унифицированы весовые нормы эшелонов. К осени 1941 г. было доставлено свыше 2 млн солдат на различные точки военных сражений.

Наряду с ведением воинского графика был осуществлен ряд мероприятий по выполнению массовых воинских перевозок. По приказу НКПС² руководители железных дорог, начальники политотделов и ревизоры по безопасности движения были обязаны принять все меры для бесперебойного пропуска поездов, в том числе восстановление разрушенных железных дорог. 24 июня 1941 г. НКПС дал указание железным дорогам сформировать 288 военно-санитарных поездов (150 постоянных и 138 временных).

В связи с мобилизацией миллионов людей в армию, на военный лад перестраивалась вся промышленность, что сильно повлияло на работу транспорта. НКПС предприняло огромное количество различных мер по перестройке всей системы железнодорожного транспорта, начиная от регулирования потоков железнодорожного транспорта и переоборудования поездов, локомотивов и вагонов, до прокладки наиболее рациональных маршрутов следования военных эшелонов. Были предоставлены различные задания всем управлениям и отделам НКПС, за которые устанавливалась строжайшая ответственность. Сразу же началась перестройка на военный лад всех подразделений железнодорожного транспорта: железных дорог, заводов и других предприятий. Перестраивались как прифронтовые подразделения, так и те подразделения, которые находились вдали от фронта. Важнейшее значение приобрела охрана объектов железных дорог, которая осуществлялась войсками НКВД, а также военизированной охраной НКПС.

По приказу НКПС от 1 июля 1941 г. № 270³ были приняты дополнительные меры по усилению светомаскировки поездов, обеспечению их зенитной артиллерии и т.д. Стали формироваться комсомольско-молодежные взводы и боевые дружины

¹ Конарев Н. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М. : Министерство путей сообщения СССР, 1980. С. 45.

² Там же. С. 46.

³ Там же. С. 48.

народного ополчения для помощи военизированной стрелковой охране.

30 июня 1941 г. был образован Государственный Комитет Обороны (ГКО)¹ во главе с И. В. Сталиным. Были введены должности уполномоченных НКПС, которые подчинялись непосредственно НКПС, а в части воинских перевозок, восстановления и заграждений дорог выполняли требования командующего фронтом. В их подчинении находились начальники дорог и восстановительно-эксплуатационных формирований НКПС, расположенных в пределах фронта. В НКПС были созданы: Военно-восстановительное управление, военно-восстановительные службы, восстановительные участки, ремонтно-восстановительные и мостовые поезда и другие специальные формирования. На личный состав этих специальных формирований НКПС распространялись уставы и законы, действующие в Красной Армии. На многих узлах сооружались соединительные ветви и обходы, увеличивалось количество и емкость станций, удлинялись железнодорожные пути, устанавливались дополнительные посты.

В Пассажирском управлении НКПС и в службах на дорогах создавались специальные отделы с небольшим штатом для наведения порядка на местах, чтобы ускорить продвижение эшелонов с людьми. Осенью 1941 г. НКПС ежедневно представлял в ГКО полный отчет о количестве и месте пребывания на дорогах эшелонов с эвакуированными людьми, а также отчет об их доставлении в пункт назначения.

3 января 1942 г. ГКО принял постановление «О восстановлении железных дорог»², по которому в системе НКПС было создано Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР), который возглавлял все железнодорожные войска и формирования НКПС. На фронтах организовывались управления военно-восстановительных работ (УВВР). Эти формирования НКПС укомплектовали необходимым оборудованием, транспортными средствами, квалифицированными работниками, которые по решению ГКО были переведены на положение состоящих в рядах Красной Армии.

14 февраля 1942 г. был создан Транспортный комитет при ГКО³, который решал вопросы транспортного обслуживания как фронта, так и тыла, занимался планированием и координированием всех средств сообщения, а также совершенствованием материально-технической базы транспорта.

Постановлением ГКО от 22 марта 1942 г. была изменена структура управления и порядок руководства движением в НКПС для улучшения обеспечения передвижения поездов. Было организовано Центральное управление движения, начальник которого являлся заместителем наркома путей сообщения, в полномочия которого включалось осуществление единым руководством движения поездов по сети железных дорог. Также был создан Отдел планирования перевозок, на который возложено планирование оперативных, снабженческих и народнохозяйственных перевозок. Позднее образованы Главное управление материально-технического обеспечения и Главное управление кадров.

Важную роль в перестройке системы железнодорожного транспорта сыграло политическая агитация коммунистов и профсоюзов. Они проводили различные пропагандистские собрания, беседы. Благодаря их работе в транспортной системе

¹ Конарев Н. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М. : Министерство путей сообщения СССР, 1980. С. 53.

² Там же. С. 64.

³ Там же. С. 65.

зародилось движение людей, которые перевыполняли рабочий план в 2 раза, в 3 раза и даже в 10 раз.

3 августа 1941 в Всесоюзный день железнодорожника, на воскресник вышли 312 тыс. тружеников, которые отремонтировали сотни километров путей, паровозов, тыс. вагонов, собрали 7800 т металлолома, а заработанные 20 млн руб. передали в фонд обороны страны.

Одним из показателей хорошей работы пропагандистов было выполнение приказа НКПС от 11 октября 1941 г. «О повышении квалификации и подготовке работников массовых профессий железнодорожного транспорта из женщин». Более 200 тысяч женщин стали работать в железнодорожной транспортной отрасли, заменяя мужчин, ушедших на фронт.

Основные показатели эффективной организации железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной Войны. В ходе ожесточенных сражений с врагом под Сталинградом с июля 1942 г. по 1 января 1943 г., железнодорожный транспорт доставил 3269 военных эшелонов и 1052 поезда с боеприпасами и другими материальными средствами. Общий объем этих перевозок составил 202 877 вагонов. С марта по август 1943 г. на Курский фронт было доставлено 540 тыс. вагонов с войсками и материальными средствами. В Белорусской стратегической операции свыше 440 тыс. вагонов были использованы для перевозки войск и необходимых военных средств. В Берлинской операции были перевезены на фронт 3702 поезда с войсками и военными средствами.

11 июля 1941 г. было принято решение о развертывании массовой эвакуации, а к концу августа этого же года из Ленинграда было отправлено более 280 эшелонов, вывезено свыше 90 крупных предприятий, эвакуировано свыше 770 тыс. человек. Также были вывезены и сохранены уникальные культурные и исторические ценности другие ценности из Петергофа, Пушкина, Павловска, Гатчины и других мест.

В июле—ноябре 1941 г. было эвакуировано 2593 предприятия из Москвы и Московской области, из которых 1523 крупных завода, эвакуировано 18 млн человек. Ежедневно отправлялось до 80 поездов, в целом, за это время было перевезено 215 тыс. вагонов с оборудованием на территории Урала, Сибири и Средней Азии. Общий объем перевозок по железным дорогам составил более полутора миллионов вагонов или 30 тысяч поездов. Летом 1942 г. по железным дорогам перевезли оборудование 150 крупных предприятий и около 8 млн человек.

В общей совокупности за годы войны железнодорожный транспорт перевез 20 млн вагонов, что составляло более 80% всего грузооборота и военных перевозок страны.

В годы Великой Отечественной Войны железнодорожный транспорт был не только основным способом перемещения различных объектов, но и участником различных боевых действий.

За годы войны все бронепоезда в общей сложности уничтожили почти четыре сотни вражеских танков, около 350 орудий, 840 пулеметов, свыше семи сотен автомобилей, 160 мотоциклов, 115 самолетов и два вражеских бронепоезда.

Одним из показателей организационной эффективности являются подвиги железнодорожников. Они сражались в рядах действующей армии и в партизанских отрядах. За выдающиеся заслуги перед Родиной в годы войны свыше 28 000 работников железнодорожного транспорта, около 7000 генералов и офицеров органов военных сообщений и более 35 000 воинов железнодорожных войск были награж-

дены орденами и медалями СССР, из которых 152 стали Героями Социалистического Труда.

Многие железнодорожники участвовали в партизанских движениях, за время войны эти движения организовали 21 376 крушений вражеских поездов, подорвали 116 фашистских бронепоездов, вывели из строя 16 869 паровозов, взорвали 1978 железнодорожных мостов и множество других объектов.

Немаловажным показателем является эффективность работы специальных формирований НКПС и Железнодорожных войск, которые за годы войны восстановили и построили около 120 тыс. км железнодорожных путей, 15 тыс. искусственных сооружений, в том числе более около 3 тысяч больших мостов, 46 тоннелей, около 100 тыс. км железнодорожных линий связи, почти 8 тысяч станций и разъездов, обнаружили и обезвредили свыше 2 млн мин, артиллерийских снарядов и фугасов, около 60 тыс. неразорвавшихся авиабомб.

Большую помощь фронтам оказали военно-санитарные поезда. Военным медикам удалось исцелить и вернуть в строй 72% раненых и 90% больных воинов.

Кроме ошеломляющих показателей эффективности железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной Войны, были и огромные потери, которые получил железнодорожный транспорт в эти годы. Враг разрушил 65 тыс. км пути, 13 тыс. мостов, 4100 станций, 1600 водонапорных башен, свыше 300 паровозных депо, 129 заводов транспорта, взорвал или вывез около 16 тыс. паровозов и 428 тыс. вагонов.

Советский железнодорожный транспорт, несмотря на огромные потери и разрушения, значительные перемены и перестройки, оказался способным в кратчайшее время организовать и улучшить свою работоспособность, усилить в ходе войны темпы своей работы, обеспечить эффективную перевозку войск, груза, боеприпасов, гражданского населения, тем самым оказался способным предоставить все необходимое для победы нашей страны в этой страшной войне. И значительнейшую в этих достижениях сыграли НКПС, ГКО, ГУУВР, различные специальные формирования НКПС и др., потому что именно эти государственные органы смогли организовать в кратчайшие сроки такую систему управления и правового регулирования железнодорожного транспорта, которая смогла превзойти все военные трудности, сплотить всех сотрудников железнодорожного транспорта и направить их трудовые и людские способности и ресурсы на благо всей Родины!

КРАСНАЯ АРМИЯ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. На протяжении всего периода Великой Отечественной Войны железнодорожный транспорт был верным другом Красной Армии, прошедшим с ней от начала до конца весь боевой путь. В данной статье мы анализируем роль железнодорожного транспорта в судьбе Красной Армии на пути к победе в Великой Отечественной войне.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Красная Армия, Великая Отечественная война, битва, перевозка, эшелоны.

© Kolesnikova A.

student of Law Institute
Russian University of transport

THE RED ARMY AND RAILWAY TRANSPORT DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. Throughout the period of the Great Patriotic War, rail transport was a loyal friend of the Red Army, passed to her from beginning to end the whole way of fighting. In this article we analyse the role of railway transport in the fate of the Red Army on the way to victory in the Great Patriotic War.

Keywords: railway transport, Red Army, The Great Patriotic War, battle.

Великая Отечественная война оказалась тяжелейшим испытанием для советского народа, поскольку, отличалась от предыдущих войн своей масштабностью и огромными потерями, как людскими, так и имущественными. Естественно, Советским Союзом использовались любые средства и ресурсы, способные приблизить победу над фашистской Германией. К одним из этих средств можно отнести и железнодорожный транспорт, который на протяжении всех этапов войны был «помощником» Красной армии при ее следовании к желаемой победе.

Начнем с того, что в начале Великой Отечественной войны, сфера железнодорожного транспорта, также как и другие сферы Советского государства, подверглась переходу в военное положение. Так, началась подготовка к прокладыванию более выгодных маршрутов для движения военных эшелонов в места боевых действий, а также модернизация и увеличение количества подвижного состава для транспортировки к линии фронта воинских формирований, боеприпасов, вооружения, топлива, продовольствия.

Одновременно была реорганизована работа железнодорожного сообщения, ис-

¹ Научный руководитель — доктор политических наук, профессор кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института Российского университета (МИИТ) Ю. А. Харламова.

ходя из условий начавшейся войны, а именно 23 июня 1941 г. на 44 железных дорогах был введен воинский график движения поездов, предполагающий снижение до минимума перевозок пассажиров поездами, как дальнего следования, так и пригородного сообщения. На первом месте стояло продвижение воинских эшелонов, перевозящих все необходимое для фронта; широко применялся пропуск поездов в обход загруженных участков и направлений. Благодаря воинскому графику были максимально четко перераспределены и рассчитаны технические средства и кадры с учетом загрузки тех или иных направлений¹.

Стоит отметить, что, не взирая, на тяжелые условия, суматоху и неопределенность, в которых находился Советский Союз в первые месяцы войны, железнодорожный транспорт смог выполнить существенный объем воинских перевозок. На самых начальных этапах войны ряды Красной Армии при помощи железнодорожного транспорта были доукомплектованы доставленными из резерва, сотнями стрелковых бригад и дивизий, а также маршевыми пополнениями, насчитывавшими более 2 млн человек. Только за первые 10 дней войны было погружено и отправлено на фронт более 5 тыс. эшелонов.

Конечно же, нельзя было забывать о красноармейцах, получивших ранения на поле боя. Для их вывоза с передовой были созданы специальные постоянные и временные военно-санитарные поезда (ВСП и ВВСП). Различие указанных выше поездов заключалось в том, что ВСП содержал в среднем 507 мест, из них 147 мест для тяжелораненных, а ВВСП имел 800 мест. Для случаев, когда нужно было эвакуировать больных и раненых из армейских госпиталей, очень часто применялись военно-санитарные летучки (ВСЛ) — разновидность ВВСП, состоявшая из оборудованных товарных вагонов, в функции которой входила перевозка раненых и больных на короткие расстояния².

Железнодорожный транспорт не терял своей полезной роли на всех этапах Великой Отечественной войны. Так, во время битвы за Москву, благодаря использованию линий железнодорожного Московского узла, было обеспечено боевое и продовольственное питание Красной Армии, а именно доставлено и переброшено в зоны боевых действий, развернувшихся на подходах к столице, более ста тысяч вагонов с воинскими формированиями и вооружением с разных концов Советского союза. Особую роль играла Московско-Окружная железная дорога, обеспечивающая не только интенсивную переброску вагонов между прилегающими дорогами, но и являющейся рокадой для маневра при передислокации воинских частей. Ее станции, такие, как Перово и Лихоборы, перерабатывали в четыре-пять раз больше вагонов, чем в довоенный период³.

Однако, несмотря, на успех Красной Армии в битве за Москву, война продолжалась. Войска противника постепенно стягивались к Сталинграду, из-чего следовало, что битвы за этот город не избежать. Формирование столь масштабного фронта требовало переброски огромного количества средств, необходимых для победы Красной Армии в предстоящем сражении. Естественно, что без помощи железнодорожного транспорта было не обойтись, однако, в те времена состояние сталинград-

¹ URL: http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5150(дата обращения: 7 декабря 2017 г.).

² URL: <http://бмэ.орг/index.php> дата обращения (дата обращения: 7 декабря 2017 г.).

³ Конарев Н. С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941—1945 — М., 1985. С. 115.

ских железных дорог оставляло желать лучшего. Поэтому, в срочном порядке начали строиться новые станции и железнодорожные пути, а старые реконструироваться. В дальнейшем, это оказало немалую помощь в снабжении Красной Армии. Сталинградский железнодорожный узел принял на себя огромное количество грузов. Только с августа по октябрь на передовую было доставлено 16 тыс. цистерн с горючим, а за все время Сталинградской битвы на фронт поступило 300 тыс. вагонов с военной техникой и боеприпасами, и все это под постоянными бомбежками и обстрелами противника¹.

Курская же битва, на наш взгляд, оказалась самым большим испытанием для железнодорожного транспорта, поскольку враг всеми способами старался дезорганизовать движение на железнодорожных узлах, тем самым препятствуя снабжению советской армии. Ситуация на всех железнодорожных линиях, прежде всего в районах фронтового тыла была крайне сложной, особенно страдал Курский железнодорожный узел, который фашисты бесперебойно бомбили с воздуха. Однако сорвать перевозки снабжения для Красной Армии у врага не получилось, поскольку последствия налетов авиации противника оперативно ликвидировались, а движение поездов прекращалось всего лишь на два-четыре часа. За все время подготовки Курской битвы и в ее самом ходе перевозки внутри Брянского, Центрального, Воронежского, Степного, Юго-Западного фронтов и левого крыла Западного фронта составили 42,8% всего объема централизованных перевозок, совершенных для тех же фронтов и в тот же период. На фронтовых железных дорогах и армейских участках было погружено 154 112 вагонов, из них 52 558 использованы войсковыми соединениями, частями и пополнением и 101 524 — под грузы снабжения². Благодаря организованности и доблести работников железнодорожного транспорта, была внесена немалая доля в победу Красной Армии в сражении на Курской Дуге.

Исход Курской битвы в пользу СССР дал толчок для освобождения оккупированных советских территорий и изгнания врага обратно туда, откуда он пришел. Железнодорожный транспорт, успешно справившийся с миссией по обеспечению победоносного наступления под Курском, должен был готовиться к переброске большого числа войск по разоренной отступающим противником земле. Началось интенсивное восстановление ранее захваченных и разрушенных фашистами железнодорожных станций и путей. За период с 1943 по 1945 гг. было введено в строй 17 982 км главных путей, 501 единиц средних и больших мостов и другие объекты. Помимо этого, в районах тыла были созданы новые железнодорожные линии. Все это позволило своевременно обеспечить красноармейцев продовольствием, оружием, военной техникой, горючим и боеприпасами.

Освободительная миссия Красной армии в 1944—1945 гг. в юго-восточных и центральных европейских странах сопровождалась строительством достаточно в короткие сроки около 50 тыс. км железных дорог и выполнением значительного объема воинских перевозок. Только в ходе подготовки и проведения Берлинской операции общий объем перевозок военного назначения составил около 180 тысяч вагонов, что означает примерно 3702 поезда.

Эффективность работы советского железнодорожного транспорта оценили

¹Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941—1945. М. : Наука, 1988. С. 126.

² Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941—1945 гг.). М. : Наука, 1981. С. 234.

многие видные деятели того времени. Даже вражеские командиры признали заслуги железнодорожного транспорта в ходе Великой Отечественной Войны. Так, бывший гитлеровский полковник Г. Теске отметил: «Русское командование... постоянно опиралось на железные дороги при отступлении в обороне и наступлении, благодаря чему русские часто проявляли поразительное мастерство, быстро перебрасывали крупные боевые соединения на самые ответственные участки фронта...»¹. А что же говорить об обычных красноармейцах? Ведь какую радость простому солдату в трудную минуту, когда казалось, что все обречено, приносил приходивший эшелон с необходимым снабжением и солдатским пополнением. А сколько жизней было спасено железнодорожным транспортом при эвакуации как раненых и больных солдат с поля боя, так и мирных граждан с опасных территорий.

Особая роль принадлежит, конечно же, воинам железнодорожникам, которые при любых условиях бросали силы на восстановление разрушенных коммуникаций, расчистку дорог для перевозки грузов, питающих фронт. Огромный вклад также был внесен машинистами и простыми работниками железных дорог, которые, не взирая, на смертельную угрозу, выполняли свои функции, потому что это был их долг, они знали, что товарищи на передовой ждут их поддержки, а потому двигались только вперед.

Можно бесконечно проводить статистику вклада, который внес железнодорожный транспорт в годы Великой Отечественной Войны. Но ясно одно, этот вклад не оценим. Благодаря этому вкладу Красная Армия смогла выстоять, смогла одержать победу в этой страшной войне. Поэтому, можно сказать, что железнодорожный транспорт был одним из незаменимых спутников советских солдат, который помог им пройти путь к Великой Победе.

¹ Железнодорожные войска в Великой Отечественной Войне 1941—1945/ под ред. Г. И. Когатько. М. : Альпари, 1998. С. 315.

Научные статьи студентов — участников Международной студенческой научно-практической конференции «Опыт правового обеспечения транспортной безопасности»

(Юридический институт МИИТ, 6 декабря 2017 г.)

© **Виноградова Л. В.**

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
email: happyrasby@yandex.ru

ОБУЧЕНИЕ СОТРУДНИКОВ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Аннотация. Данная статья посвящена изучению проблемы обучения сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности. Рассмотрены некоторые вопросы и проблемы, возникающие у организаций, занимающихся обучением и аттестацией специалистов транспортной безопасности, внесены предложения по их решению.

Ключевые слова: транспорт, транспортная безопасность; закон о транспортной безопасности; подготовка специалистов; подготовка и аттестация.

© **Vinigradova L.**

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

THE EDUCATION OF TRANSPORT SECURITY FORCE SPECIALISTS

Annotation. This article is devoted to the study of the problem of the education of transport security force specialists. Some of the issues and problems the organizations involved in training and certification of transport safety specialists arise has considered, made suggestions for their solution.

Keywords: transport; transport safety; the law on transport security; education of specialists; training and attestation.

Защита транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства на объектах транспортного комплекса Российской Федерации имеет одно из первостепенных значений для национальной безопасности страны с учетом роли и места транспорта в жизни общества и экономического потенциала страны. Защита пассажиров и объектов транспортной инфраструктуры от незаконных и противоправных действий является одной из основных задач, стоящими перед правоохранительными органами и охранными предприятиями. Именно поэтому сегодня подготовка и аттестация сил обеспечения сил транспортной безопасности — не просто требование законодательства, но и жизненно важная необходимость.

Для качественного выполнения функций по обеспечению транспортной безопасности необходимо иметь в штате людей, прошедших специальное обучение.

Подготовка сил обеспечения транспортной безопасности, формирование единой базы специалистов, прошедших обучение по целевой программе, система сертификации персонала на железнодорожном транспорте по категориям и степени готовности к выполнению функций по защите населения от разного рода угроз и рисков на транспорте — в этом состоят основные задачи, которые в ходе своей деятельности должны решаться организациями, занимающимися профессиональной подготовкой кадров в сфере транспортной безопасности.

Одной из важнейших проблем является острая необходимость в подготовке кадров для обеспечения транспортной безопасности, повышению квалификации и переподготовке персонала, непосредственно задействованного в обеспечении безопасности и обслуживании специальных систем. Это связано и с высокой ролью «человеческого фактора», и с низким уровнем обеспечения компетентности сотрудников на объектах транспортной инфраструктуры. Решение вопросов по повышению квалификации и аттестации кадров, уровня «культуры безопасности» и организации управления стойкостью позволит максимально снизить угрозы, в том числе террористического характера, которые наиболее остро стоят в последнее время. Базовые положения законодательства, на которых основывается процесс подготовки сил обеспечения транспортной безопасности, регламентированы ч. 1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» и ст. 85.1 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации».

Повышение квалификации руководителей и специалистов необходимо на любом виде транспорта. Основная причина в том, что приобретаемое оборудование систем безопасности значительно опережает освоение инновационных технологий специалистами отрасли. Внедряемые технические средства обеспечения транспортной безопасности требуют глубочайший познаний в прикладных науках. Люди не в состоянии использовать такое оборудование без соответствующей подготовки и переподготовки. Основной задачей на сегодня является создание такой системы обучения, которая поможет привести в соответствие современным требованиям уровень подготовки кадров, работающих в области транспортной безопасности.

Говоря об обучении в сфере транспортной безопасности, в первую очередь необходимо отметить системность и последовательность в целевом профессиональном обучении. Чтобы обучение было более эффективным, нужно разработать универсальные подходы к определению категорий работников, непосредственно занятых в сфере обеспечения транспортной безопасности. Это будет способствовать эффективной организации их подготовки, определению необходимых тем или иным категориям персонала, имеющим отношение к обеспечению транспортной безопасности, знаний, умений и навыков.

Российский университет транспорта должен решать задачи по формированию единого научно-образовательного центра отраслевых проблем мирового уровня. В том числе по мультимодальным перевозкам, выявлению конкурентных преимуществ страны на мировом рынке транспортных услуг, строительства, праву и экономике, взаимодействию в рамках интеграционных межгосударственных объединений. Сюда же входят и вопросы подготовки сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности.

Кроме того, при подготовке профессиональных кадров важно четко определить,

каких требований, кроме психофизиологических, должны придерживаться органы аттестации при проведении процедуры проверки профессиональных качеств специалистов, периодичность прохождения подготовки и аттестации для различных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, каким образом нужно учитывать навыки владения специалистами оружием и специальными средствами. Порядок регистрации и требования к юридическим лицам в качестве аттестующих организаций должны быть прозрачны и обязательно учитывать преимущества транспортных вузов перед сторонними, непрофильными.

Нельзя игнорировать хотя бы тот факт, что отраслевые университеты и институты включают в свою структуру учебные центры по подготовке сил обеспечения транспортной безопасности, которые располагают наиболее современной материально-технической базой и достаточно квалифицированными специалистами. Организации, осуществляющие образовательную деятельность по программам в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности, должны иметь учебно-тренажерную базу, в том числе тренажеры, соответствующие всем современным требованиям.

Свидетельство об аттестации сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности необходимо выдавать аттестуемым организациям на разный срок: первичное — на 3 года, вторичное — на 5 лет. При этом, первичная аттестация назначается по факту подачи заявления, проверка соблюдения требований по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности проводится аттестующими организациями через год после выдачи свидетельства аттестуемой организации, процедуры аттестации и последующей проверки выполнения требований по аттестации сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности должны быть платными.

Стоит ориентироваться на разработку базовых программ модульного типа, которые с учетом национальной специфики нужно использовать в учебных центрах и вузах стран, участвующих в международном транспортном сотрудничестве с Россией. Закреплению полученных теоретических знаний должна помочь система практических занятий на конкретных объектах транспортной инфраструктуры. необходимо сформулировать и принять профессиональные стандарты для всех категорий сил обеспечения транспортной безопасности по всем видам транспорта.

Таким образом, представляется возможным с достаточной степенью основательности утверждать о необходимости нормативно-правового обеспечения образовательного процесса, осуществляемого в транспортном вузе в целях обеспечения транспортной безопасности. Реализация и легализация предложений, сформулированных в настоящей статье, может послужить оптимизации процесса обучения сотрудников сил обеспечения транспортной безопасности.

© Едигарева Ю. Г.

кандидат социологических наук, доцент кафедры
«Транспортное право и административное право»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)
ug7575@bk.ru

© Мазурок О. И.

студентка Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
xsanabelkind@gmail.com

ОБЗОР АКТУАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ В МИРЕ

Аннотация. Тема безопасности на воздушном транспорте представляет собой широкую теоретическую и еще более широкую практическую базу, которая ежедневно пополняется новыми переменными, такими как вариативность человеческого фактора и разнообразие внутригосударственных факторов. В представленной статье мы поставили перед собой цель объединить основные аспекты современного понимания авиабезопасности, которые на наш взгляд наиболее актуальны и интересны на данный момент.

Ключевые слова: меры безопасности, террористический акт, техническая исправность воздушного судна, международная организация гражданской авиации, «Небесный щит», АССЗ.

© Edygarova Y.

PhD in sociology, associate professor
of transport law and administrative law chair,
Law Institute of the Russian University of transport (MIIT)

© Mazurok O.

student of the Law Institute
of Russian University of Transport

OVERVIEW OF THE ACTUAL STATUS OF SAFETY IN AIR TRANSPORT WORLDWIDE

Abstract. The topic of safety of air transport encompasses a wide theoretical and yet more wide practical base which is daily filled up with new variables, such as variability of a human factor and a variety of domestic factors. In this article, we have set ourselves an aim to combine the basic aspects of modern understanding of air safety, which, in our view, are the most vital and interesting now.

Keywords: safety protection measures, terrorist act, good technical condition of aircraft, international organization of civil aviation, «Celestial shield», ACCZ.

Сегодня понятие безопасности на воздушном транспорте вышло далеко за рамки этих слов. Оно стало целым комплексом ситуаций, мер и последствий, субъектами которых выступают абсолютно все люди, живущие в местах, где действует авиа-сообщение. Очевидно, что безопасность на воздушном транспорте включает в себя множество составляющих элементов:

- ✓ правила поведения на воздушном судне в чрезвычайной ситуации,
- ✓ обеспечение безопасности на борту,
- ✓ правила досмотра граждан и их багажа в аэропорту,
- ✓ обеспечение безопасности воздушного судна от внешних угроз,
- ✓ обеспечение технической исправности судна,
- ✓ правила поведения при его захвате,
- ✓ предотвращение и устранение угроз взрыва или захвата заложников и т.д.

В данном случае речь пойдет не о правилах поведения на борту в экстренной ситуации, поскольку сегодня наиболее остро стоит вопрос об обеспечении безопасности на воздушном судне в ситуациях, связанных с насильственной угрозой жизни людей, пользующимися услугами известных авиакомпаний в различных аэропортах мира. Для обзорного сравнения будут приведены в качестве примера ряд стран, одна из которых по праву считается эталоном в области обеспечения, как внутригосударственной безопасности, так и безопасности на воздушном транспорте.

На сегодняшний день существуют международные стандарты обеспечения безопасности на авиатранспорте, которые являются обязательными для всех международных авиаперевозчиков. Эти стандарты, созидааясь на многолетнем пополняющемся опыте, разрабатывает Международная организация гражданской авиации (ИКАО)¹. Будучи одним из формирований ООН, она не только регулярно обновляет свои стандарты в сторону и усиления мер безопасности, и их оптимизации, но и издает перспективный план на несколько лет, которому должна придерживаться в рамках достижения своей главной цели. На текущий год действует «Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2017—2019 гг.», которое дополнило предыдущий план актуальной дорожной картой обеспечения безопасности полетов². Помимо регулирования действий, предупреждающих чрезвычайные ситуации силового характера, данный план уделяет особе внимание методам нейтрализации столкновений воздушного транспорта в воздухе, сокращение числа авиационных происшествий, связанных с потерей управления воздушным судном, а также числа происшествий при исполнении операций на взлетно-посадочной полосе.

Следует отметить, что Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2017—2019 гг. имеет долгосрочные и краткосрочные цели. К первым относится распространение стандартов на большее количество стран, что означает и улучшение технической и экономической базы для реализации такого распространения. Ко вторым, краткосрочным, целям, относится улучшение текущих показателей безопасности. Так, например, до 2019 г. планируется увеличить общие показатели базового потенциала в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов в странах, где текущий уровень не удовлетворяет минимальные требования в данной категории до 60% уровня эффективного выполнения восьми критических эле-

¹ URL: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx> (дата обращения: 29 ноября 2017 г.).

² URL: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/GASP_ru.pdf (дата обращения: 24 ноября 2017 г.).

ментов. Также, в государствах, где данный показатель выше 60%, необходимо к 2019 г. внедрить государственную программу по безопасности полетов. Помимо самостоятельной работы государства по обеспечению безопасности на воздушном транспорте, остро необходима активная и многоканальная система обмена информации, позволяющей качественно улучшить упомянутые выше показатели.

Стандартизация обеспечения безопасности полетов разделяется на программу для стран Европейского союза (АССЗ) и стран, не вошедших в Европейский Союз (EUАССЗ programme)¹. Данные программы регламентируют безопасность полетов с точки зрения досмотра пассажиров и их багажа, а также сопутствующих этому технических устройств. Данный вопрос поставлен на международный уровень и требует неукоснительного исполнения по нескольким причинам. Первая из них абсолютно очевидная — некачественный досмотр или недосмотр пассажиров или их багажа в одном аэропорту, может привести к чрезвычайной ситуации не только на борту самолета, но и в аэропорту, куда направляется воздушное транспортное средство. Вторая причина вытекает из первой, однако основывается больше на экономической и силовой обеспеченности стран — участников воздушной перевозки. Не все страны и регионы, участвующие в международном авиасообщении, способны обеспечить досмотр на должном уровне по причине малого бюджета или слабых кадров. Поэтому данная система позволяет «принять» эту данность без ущерба конечному результату. Упор в данной системе ведется на входящий груз, это делается для того, чтобы устранить возможную халатность при приеме груза, основанную на знании о предполетной проверке.

В Российской Федерации на законодательном уровне обеспечение безопасности регулируется несколькими нормативными правовыми актами: Воздушным кодексом Российской Федерации (гл. 12), Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», а также Модельным законом «О безопасности на воздушном транспорте» от 31 октября 2007 г. (последний имеет рекомендательный характер для дальнейшего законотворчества в данной области права и был разработан для стран СНГ). Стоит уточнить аспекты, регулируемые данным законодательством: Воздушный кодекс Российской Федерации регулирует вопросы досмотра пассажиров и багажа, вопросы, связанные с движением персональной информации о пассажире, а также общие аспекты, сопровождающие реализацию обеспечения безопасности полетов; Федеральный закон «О полиции» регулирует вопросы применения специальных средств сотрудниками, обеспечивающими безопасность полетов. Третий, модельный, закон наиболее подробно освещает все основные отрасли безопасности на авиатранспорте и в аэропортах.

За последние несколько лет в России самыми крупными чрезвычайными ситуациями, связанными с перелетом пассажиров, был террористический акт в аэропорту Домодедово в 2014 г., а также известен ряд крушений в воздухе, повлекшие смерть множества людей. Стоит заметить, что сейчас для России наиболее остро стоит вопрос об эксплуатации воздушных транспортных средств, которые по какой-либо причине технически не соответствуют разрешению на взлет. Иными словами, можно было бы избежать гибели десятков людей, лишь проводя достойную экспертизу допуска воздушного судна на взлетно-посадочную полосу перед полетом. К счастью, чрезвычайные ситуации на воздушном транспорте в России происходят

¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/security/cargo-mail/doc/informationche.pdf> (дата обращения: 24 ноября 2017 г.).

крайне редко, что указывает не на безвыходность и систематичность ситуации, а на простой человеческий фактор. Тем не менее, мы не можем довольствоваться текущими показателями. Проблемы есть, и они критичны: помимо человеческого фактора, мешающего коммерческим авиалиниям следить за состоянием воздушных судов, система проверки багажа и его владельцев остается неудовлетворительной. Таким образом, замедление и отсутствие оптимизации в процедуре проверки пассажира и его багажа увеличивает количество потенциальных жертв теракта в аэропорту. Можно сослаться на высокий уровень проверки, однако практика показывает, что пассажир, не имеющий явных признаков человека, принадлежащего преступной группировке или террористическому объединению не вызовет у службы безопасности подозрения, требующего немедленного вмешательства. Таким образом, на борт самолета проникают люди, имеющие потенциальную угрозу для всех пассажиров, чаще всего это люди с алкогольным или наркотическим опьянением.

Обратная ситуация происходит в Израильском аэропорту имени Бен-Гурион, который славится не только самыми передовыми технологиями обеспечения безопасности при перелетах, но и имеет высокие результаты в данной области, однако не стремится раскрыть все карты такого успеха. Казалось бы, Израилю не меньше, чем другим странам, выгодно обеспечение безопасности не только внутри своего государства, но и стран, с которыми у Израиля есть авиасообщение. Однако это не так. Известно, что в Израиле крайне активна политика государственной безопасности, это связано с непосредственной близостью страны к странам — агрессорам. Именно поэтому израильтяне привыкли полагаться исключительно на свои силы, причем, не удваивая проделанную работу, а оптимизируя и структурно изменяя ее. В рамках небольшого государства это требует умеренных затрат, а идеология безопасности позволяет получать первоклассные кадры. Проводя жесткую политику обеспечения безопасности, Израиль сталкивается с теми же проблемами, что и аэропорты в других странах, — плотный замедленный пассажиропоток. Поскольку избежать этого на данный момент представляется невозможным, в Израиле действует многоуровневая система пропуска пассажиров, где в действие вступают не только стандартные методы контроля, но и психологические, а также лингвистические. Известно, что в большинстве случаев среднестатистического араба будет трудно отличить от среднестатистического израильтянина, а наличие всех необходимых документов не всегда говорит об отсутствии угрозы от данного гражданина. Для решения данной проблемы, в аэропортах Израиля регулярно функционируют специально подготовленные психологи и лингвисты, изучающие поведение субъектов в толпе, их общение и эмоциональное состояние, Система технического досмотра багажа также оснащены по последним технологическим требованиям и могут показать абсолютно всю информацию о наборе пассажира, включая химический состав содержимого багажа. Места скопления и перемещения пассажиров оснащены пуленепробиваемыми стеклами, а мусорные корзины позволяют выдержать взрыв бомбы. К пассажирам, чьи документы нуждаются в устном или письменном дополнении или подтверждении, применяются условия особой проверки. Минусом здесь является то, что проверка происходит по стандартам Израиля, и очевидные для иностранного пассажира вещи могут послужить поводом для дополнительной проверки и снятия с рейса до получения всей необходимой информации, что может

значительно усложнить процедуру вылета из страны¹.

Говоря о технической обеспеченности гражданской авиации Израиля, нельзя не уделить особое внимание установке «Магенракия» или «Небесный щит», которая позволяет самолету, находящемуся в воздухе, отразить направленный на него удар с земли. Причиной тому служат неоднократные попытки сбить Израильские гражданские самолеты из территории агрессивно настроенных к Израилю стран. Отличительной особенностью данной системы является ее узкая специализация. Поскольку снабжать гражданский авиатранспорт противоракетными снарядами невозможно по многим причинам, данная система была разработана для нейтрализации непосредственного контакта обнаруженной ракеты с самолетом, т.е. ее перенаправление за счет воздействия на нее луча оптического квантового генератора или просто лазера. Данная система в обязательном порядке устанавливается на все самолеты гражданской авиации страны.²

Не удивительно, что остальным мировым державам трудно угнаться за успехами Израиля в области обеспечения авиабезопасности граждан. Ранее мы уже говорили о том, что Израиль не является территориально крупной страной, поэтому реализация таких кардинальных мер в области обеспечения безопасности реализуема гораздо проще, чем в странах Европы или в США. Тому служит ряд причин:

- ✓ во-первых, для таких стран-гигантов, как Россия или США требуются значительные траты, связанные не только с размером страны, но и разницей экономического благосостояния регионов (штатов);

- ✓ во-вторых, Израиль не может поведать все тонкости реализации вопросов обеспечения безопасности, так как эта система непосредственно связана с отраслями, где работа строится на основе государственной тайны и обнародование такой информации может потенциально навредить Израилю;

- ✓ в-третьих, не все израильские наработки применимы на территории Европы и США, причиной тому являются национальные особенности и излишняя для института безопасности лояльность и терпимость к выходцам из других, в том числе и проблемных, стран.

Исходя из положений и целей ИКАО, а также выявленных практических аспектов, на сегодняшний день проблема с обеспечением безопасности на воздушном транспорте зиждется на 3 столпах: ограниченный информационный обмен, некачественная проверка воздушных судов перед допуском к полету и экономическая неспособность реализовать действительно масштабные программы по техническому и кадровому обеспечению авиакомпаний и аэропортов.

Цели, которые ставит перед собой ИКАО, и их частичное или полное достижение, позволяют видеть воочию как работоспособность процесса улучшения безопасности на авиатранспорте, так и его крайнюю медлительность.

¹ Сидоркин А. И., Шабаетов М. Обеспечение безопасности воздушных перевозок в Израиле // Транспортное право и безопасность. 2016. № 12. С. 73—77.

² Израиль. «Небесный щит» защитит самолеты от ПЗРК URL: http://mignews.ru/news/technology/world/260214_182327_81190.html (Дата обращения к ресурсу 29 ноября 2017 г.)

© Банцекина Т. А.

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
bantsekina.tat@yandex.ru

ИСТОРИКО-ПРАВОВЫЕ И ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Рассматриваются проблемы безопасности детей на транспорте. Анализируя дорожно-транспортные происшествия, было выявлено, что количество погибших детей и подростков за последнее время очень велико. В настоящее время ведется активная работа по нормативному регулированию безопасности детей при осуществлении их перевозки.

Ключевые слова: безопасность детей на транспорте, дорожно-транспортные происшествия, безопасность дорожного движения, автобусная перевозка детей, организации перевозок.

© Bantsekina T.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

ISTORIKO-LEGAL AND THEORETICAL LEGAL ASPECTS OF THE INSTITUTIONAL AND LEGAL FRAMEWORK FOR ENSURING CHILDREN'S SAFETY ON TRANSPORT

Abstract. Deals with the problems of children's safety on transport. Analyzing road accidents, it was revealed that the number of deaths of children and adolescents for the last time is very large. Currently active work on the legal regulation of children's safety when they are transported.

Keywords: child safety transport, traffic accidents, road safety, bus transportation, logistics.

В связи с быстрым темпом развития техники в современном обществе растет и активность движения на дорогах, увеличивается количество различных природных катаклизмов, обостряются социально-экономические проблемы, поэтому проблемы обеспечения безопасности населения становятся все более актуальными.

Транспорт является связующим звеном экономики страны, составляющим единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена, обеспечивая социально-экономическое развитие России, ее геополитическое единство и суверенитет¹.

Безопасность детей на дороге — это одно из приоритетных направлений деятельности не только государства, но и органов местного самоуправления, школ, детских садов и других учреждений. В настоящее время ведется активная работа по

¹ http://ui-miit.ru/files/docs/trans-safety/trans_safety_22.pdf.

нормативному регулированию безопасности детей при осуществлении их перевозки.

Оценка состояния улично-дорожной сети и качества организации дорожного движения осуществляется на основании ОДМ 218.4.005-210 «Рекомендации по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах», а также определение объема работ по совершенствованию дорожного движения осуществляется на основании ОДМ 218.010-2013 «Методические рекомендации по организации аудита безопасности дорожного движения при проектировании и эксплуатации автомобильных дорог».¹

На основании данных ОДМ рекомендовано:

1. Проводить комиссионные обследования не менее двух раз в год постоянных маршрутов следования общественного транспорта (особое внимание уделяется дорогам, пролегающим рядом со школами и детскими садами);

2. Проводить комиссионные обследования транспорта, занимающегося систематической перевозкой групп детей;

При проведении обследований:

1. Должны быть выделены опасные участки дороги с последующим уведомлением участников движения о режиме движения на таких участках;

2. Должна быть сформирована система контроля за соблюдением установленного режима движения;

3. Должно быть проконтролировано устранение выявленных недостатков в установленные сроки;

4. Должна быть сформирована система инструктажа для водителей, чьи маршруты пролегают через опасные участки дороги;

5. Должны быть сформированы требования к местам посадки и высадки детей, которые должны быть оборудованы предупреждающими знаками, обозначениями на дороге, для защиты детей от наездов;

6. Должны своевременно информировать водителей, осуществляющих перевозку детей (водители и общественного и специализированного транспорта) о нерегулируемых железнодорожных переездах и ледовых переправах.

Мероприятия по обеспечению безопасности движения при перевозке детей анализируются и совершенствуются с подразделениями Госавтоинспекции на федеральном и региональном уровнях.

На данный момент действует федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах», которая утверждена постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864.

В данной программе содержатся разработки и методы практической реализации мероприятий по предупреждению гибели и получения увечий детьми на дорогах в России, а также снижению уровня детской инвалидности.

В разработке данной программы был использован положительный опыт зарубежных стран по проведенной аналогичной работе, а также результаты, примененных ранее на территории России программ, направленных на повышение уровня безопасности.

Правила перевозки детей автомобильным транспортом закреплены в Поста-

¹ Государственный стандарт Российской Федерации «Автобусы для перевозки детей. Технические требования. BUSES FOR CARRYING CHILDREN. TECHNICAL REQUIREMENTS. ГОСТ Р 51160-98», утвержденный постановлением Госстандарта России от 1 апреля 1998 г. № 101.

новлении Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

В соответствии с ПДД, перевозка детей в автомобиле выполняется с учетом некоторых требований. Дети могут ехать в салоне легкового транспортного средства или же в кабине грузовика. Перевозка детей в кузове или прицепе категорически запрещена. Водитель должен обезопасить своих пассажиров, учитывая при этом конструктивные особенности авто.

Минтранс России разработал правила организованной перевозки групп детей. Постановлением Правительства РФ от 17 декабря 2013 г. № 1177 документ был утвержден.

Под термином «автобусная перевозка детей» подразумевается:

1. Любая перевозка несовершеннолетних, в количестве от 8 человек и более.
2. Транспортировка не маршрутными транспортными средствами.
3. Перевозка групп детей без их представителей (родителей, усыновителей, опекунов).

На данный момент в России высокий уровень детской смертности и дорожно-транспортного травматизма, это заставляет государство принимать ряд мер по снижению показателей. В связи с чем государства разрабатывает ряд мероприятий по воспитанию в детях правильного поведения в самом транспортном средстве, мероприятия, направленные на родителей, которые проявляются не только в мерах социального воздействия, но и мер государственного принуждения с административными и уголовными наказаниями за несоблюдение установленных законодательством норм.

Законодательно закреплены правила перевозки детей всеми видами транспорта, закреплена обязанность родителей по сопровождению детей, установлены правила перевозки детей без родительского сопровождения, а также меры ответственности в отношении не только родителей и иных сопровождающих, но и самого перевозчика.

Тем самым можно заметить, что государство с организационно-правовой точки зрения старается заботиться о безопасности такой социально незащищенной группы населения как дети.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Аннотация. В статье рассматриваются современные положения о классификации опасных грузов и их транспортировке, а так же меры наказания за их нарушение.

Ключевые слова: транспорт, груз, перевозки, безопасность движения, классификация опасных грузов, ликвидация последствий аварий.

© Gurtovoy N.
— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

LEGAL BASIS OF SAFETY THE CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Abstract. The article deals with modern provisions on the classification of dangerous goods and their transportation, as well as penalties for their violation.

Keywords: transport, cargo, transportation, traffic safety, classification of dangerous goods, the elimination of the consequences of accidents.

В связи с непрерывным совершенствованием различных путей сообщения с каждым днем возрастает важность проблемы безопасного движения транспорта с опасными грузами.

Помимо опасности жизни людей, вызываемой инцидентами на транспорте с опасными грузами, так же имеет большое значение ущерб экологии. При крупных авариях возможны масштабные повреждения или даже тотальное уничтожение флоры и фауны в районе загрязнения. Примером таких катастроф могут послужить разливы нефти в районе рек и морских побережий при разливе нефтепродуктов или химикатов. Как следствие, загрязненные воды попадают в различные водоемы, что приводит к гибели животных в районе. Не менее опасными могут оказаться легковоспламеняющиеся химикаты и газы, которые могут привести к возгоранию на месте аварии и повлечь частичное или полное уничтожение лесных массивов в районе.

Помимо ущерба, наносимого флоре и фауне, аварии с опасными грузами могут так же повлечь за собой заражение или даже гибель людей, а так же повреждения технических средств, дорог промышленных объектов, портов, объектов культурного наследия, заповедников. Все это приводит к колоссальным затратам на ликвидацию последствий аварий, и даже при наличии данной возможности у государства, будут иметь место непоправимые повреждения. Именно поэтому страны всего мира санкционируют появление специальных организаций, основной деятельностью которых является надзор за подобными катастрофами, их предотвращение и

борьба с ними.

Также, государства всего мира устанавливают единый регламент для максимально безопасного перемещения опасных грузов. Одним из важных этапов этого процесса является идентификация груза как опасного и присвоение ему конкретной категории для выбора подходящего способа и условий перевозки.

Опасными грузами принято называть различные материалы, изделия, производственные отходы и вещества, требующие особых мер предосторожности при их транспортировке на любом виде транспорта, в связи с присущими им физико-химическими свойствами и особенностями. Данные грузы могут создавать угрозу жизни и здоровья людей, а так же нанести вред окружающей среде или привести к порче или уничтожению материальных ценностей.

Опасные грузы имеют особую классификацию согласно ГОСТ 19433-88¹:

- взрывчатые материалы (ВМ);
- газы, сжатые, сжиженные и растворенные под давлением;
- легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ);
- легковоспламеняющиеся твердые вещества (ЛВТ), самовозгорающиеся вещества (СВ);
- окисляющие вещества (ОК) и органические пероксиды (ОП);
- ядовитые вещества (ЯВ) и инфекционные вещества (ИВ);
- радиоактивные материалы (РМ);
- едкие и(или) коррозионные вещества (ЕК);
- прочие опасные вещества.

Для обеспечения безопасной транспортировки каждой из указанных категорий важно рассмотреть каждый из следующих этапов:

1. Установление правил и регламентация перевозки
2. Налаживание четкого сообщения и управления при перевозке
3. Подготовка к локализации и ликвидации возможных последствий аварий при перевозке

Первый этап включает в себя установку правил и подготовку квалифицированных кадров, подготовку и проверку технического оснащения транспортных средств, осуществляющих перевозку.

Налаживание управления при перевозке предусматривает выбор оптимального маршрута, оценку погодных условий и загруженность линии транспортировки для выявления наиболее безлюдного маршрута.

Последний этап является обязательным и является подготовкой определенных инструкций и последовательности действий, а так же систему ответственности лиц в случае аварии при транспортировке опасных грузов.

Для получения максимальной эффективности исполнения этих элементов при транспортировке дорожным транспортом в Европе было принято «Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов» (фр. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, фр. ADR). В Российской Федерации данный документ именуется ДОПОГ и расшифровывается как «Дорожная Перевозка Опасных Грузов». Цель данного документа — установка единых для всех участников соглашения правил, которые будут регламентиро-

¹ Межгосударственный стандарт ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка» (утвержден постановлением Госстандарта СССР от 19 августа 1988 г. № 2957).

вать безопасные условия и способы перевозки опасных грузов, а так же предоставление возможности беспрепятственного осуществления транзитов через все страны, участвующие в соглашении.

Сам ДОПОГ включает в себя само соглашение и два приложения:

- Приложение А — Общие определения и положения, относящиеся к опасным грузам;
- Приложение В — Определения, применяющиеся к транспортному оборудованию и к транспортным операциям.¹

Так же при транспортировке опасных веществ и материалов дорожным транспортом могут возникать ситуации, на которые не распространяются правила ДОПОГ по причине крайне малой вероятности опасности и, в редких случаях, экстренности. Таким образом, например, принципы ДОПОГ 2016 г. не распространяются на грузоперевозки опасных грузов, осуществляемые автотранспортом с предельной скоростью 40 км/ч или же на перевозку транспортом на территории предприятия изготовителя данных веществ, а так же на большинство перевозок, осуществляемых автотранспортом армии РФ.

Несмотря на введение предписаний ДОПОГ, касающихся всех перевозок опасных грузов, указанные правила их перевозки не были отменены и в настоящее время также являются действующими. Однако с учетом значительных изменений, произошедших за последние 20 лет в сфере перевозок опасных грузов, эти правила должны быть согласованы с предписаниями ДОПОГ и экономическими переменами в стране. В частности, требуется перераспределить полномочия между министерствами и ведомствами в части реализации отдельных компетенций, вытекающих из требований ДОПОГ. Статистика показывает, что число аварийных случаев, связанных с опасными грузами, в среднем держится на отметке 200—210 ДТП в год. Официальная статистика ГИБДД учитывает только ДТП, в которых погибли или пострадали люди. Согласно анализу, основными видами аварий являются столкновение и опрокидывание, причем столкновений в два раза больше, но по вине водителей, перевозящих опасные грузы, происходит лишь каждое пятое ДТП, а вот опрокидывания в 80% случаев происходят из-за водителей, перевозящих опасные грузы. Половина причин таких аварий связана с нарушениями режима труда и отдыха водителей. Хотя количество ДТП с опасным грузом кажется незначительным по сравнению с другими перевозками — как грузов, так и пассажиров, — потенциальная опасность возникновения серьезных чрезвычайных ситуаций, ставящих под угрозу жизнь большого количества граждан из-за этих аварий, значительно выше, а ущерб, наносимый окружающей среде, исчисляется миллиардами рублей.

Настораживает и тот фактор, что отсутствует позитивная динамика в решении проблемы. Статистические данные на протяжении как минимум 5 лет подтверждают необходимость принятия мер по повышению качества перевозки опасных грузов, что касается и оказания услуг, и безопасности самих перевозок. Учитывая статистику ДТП при перевозках опасных грузов, можно сделать вывод, что практически на 90% происшествия связаны с человеческим фактором и добрая половина из них случается именно по вине водителей, перевозящих опасные грузы. Это значит, что ощутимого снижения числа ДТП можно достичь путем повышения уровня знаний, умений, навыков водителей, повышения дисциплины и личной ответ-

¹ Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (Женева, 30 сентября 1957 г.).

ственности за их рабочую деятельность.

На других видах транспорта также есть свои специализированные правила перевозок опасных веществ и материалов.

Самым ярким примером могут послужить «Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам»¹. В данном соглашении правила распространяются на перевозки опасных грузов по железным дорогам государств — участников Содружества Независимых Государств и являются обязательными для работников железнодорожного транспорта, отправителей и получателей опасных грузов, портов и пристаней, а также для транспортно-экспедиционных предприятий, осуществляющих обслуживание грузоотправителей и грузополучателей.

Данный документ четко разграничивает права и обязанности лиц и сторон, задействованных в перевозке опасных грузов. Грузоотправители, грузополучатели, железные дороги несут ответственность за несоблюдение правил соглашения в соответствии с действующим законодательством своих стран и международными соглашениями.

К опасным грузам предъявляются особые требования упаковки при транспортировке для максимального снижения возможности повреждения тары и последующего распространения вещества вне ее. Таким образом, согласно п. 2.1.1—2.1.2² тара и упаковка должны быть прочными, исправными, полностью исключать утечку и просыпание груза, обеспечивать его сохранность и безопасность перевозки. Материалы, из которых изготовлены тара и упаковка, должны быть инертными по отношению к содержимому. Также опасные грузы, которые выделяют легковоспламеняющиеся, ядовитые (токсичные), едкие (коррозионные) газы или пары, грузы, которые становятся взрывчатыми при высыхании или могут опасно взаимодействовать с воздухом и влагой, а также грузы, обладающие окисляющими свойствами, должны быть упакованы герметично.

За нарушение правил перевозки опасных грузов предусмотрен ряд штрафов и лишений в зависимости от предмета нарушения и лица, которое нарушает правило. Таким образом, согласно ст. 12.21.2 КоАП РФ перевозка опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов, специального разрешения или аварийной карточки системы информации об опасности, предусмотренных правилами перевозки опасных грузов, а равно перевозка опасных грузов на транспортном средстве, конструкция которого не соответствует требованиям правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами, влечет наложение административного штрафа на водителя.

Нарушение правил перевозки опасных грузов, не подходящее ни под одно из вышеуказанных описаний, влечет наложение административного штрафа на водителя.

¹ Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (утверждены СЖТ СНГ, протокол от 5 апреля 1996 г. № 15).

² Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (введены в действие на 15 заседании СЖТ СНГ).

Не смотря на широкий круг ответственности за нарушение правил перевозки опасных грузов, статистика говорит о сотнях аварий и инцидентов каждый год. Причиной этому могут послужить различные явления, такие как плохое техническое состояние технических средств, недостаточно высокая квалификация персонала, неправильная упаковка опасных веществ и материалов, а так же факторы, не зависящие от человека, например техногенные катастрофы или стихийные бедствия. Одним из способов сокращения аварийных и непредвиденных ситуаций при перевозке опасных грузов может послужить более качественный отбор и подготовка кадров для работы на маршрутах перевозок. При должной квалификации персонал будет качественнее выполнять свои обязанности, справляться с нестандартными ситуациями и контролировать обстановку на протяжении всей перевозки. Тем не менее, нужно понимать, что количество работников должно так же соответствовать загруженности расписания перевозок для предотвращения переработок среди персонала. Для поддержания стимула к качественному выполнению людьми своих обязанностей стоит обратить внимание на размеры выплат за проделанную ими работу.

Помимо человеческого фактора нельзя забывать о технической составляющей перевозок опасных грузов. Транспортные средства необходимо поддерживать в хорошем техническом состоянии и своевременно проводить все проверки на пригодность оборудования. Очень важным элементом технического аспекта является правильная маркировка и обозначение грузов, которые информируют окружающих о наличии в районе опасных веществ и материалов и необходимости повышения бдительности. Еще одним способом повышения безопасности перевозок опасных грузов является выбор и строительство специальных маршрутов для понижения активности рядом с ними гражданских лиц и достижения минимального нахождения мест повышенной опасности на пути груза.

Тем не менее, даже при соблюдении всех указанных требований, нельзя полностью исключать возможность аварий и катастроф, которые могут произойти во время транспортировки опасных грузов. В этом случае всем должностным лицам, исполняющим свои обязанности касательно грузы важно знать алгоритм действий в случае опасности. Для этого важно сформулировать инструкции для каждого вида персонала, а так же сформировать специальные подразделения для ликвидации последствий аварий в кратчайшие сроки для предотвращения ущерба хозяйственной деятельности региона и окружающей среде.

Таким образом, перевозку опасных грузов можно назвать очень сложным и подверженным опасности процессом, но, тем не менее, играющим важную роль в промышленности и экономики государства. При грамотном правовом регулировании и закреплённом законодательными актами распределении обязанностей, данный вид перевозок будет исправно приносить пользу как государству, так и отдельным лицам.

ОСОБЕННОСТИ ИНСТИТУТА НЕУСТОЙКИ НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье представлена общая характеристика транспортной системы России, особенности института неустойки на транспорте, исторический аспект этого понятия, а также особенности данного института на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, происхождение института неустойки, транспортная система.

© Evtushenko O.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

PECULIARITIES OF PENALTY INSTITUTION IN RAILWAY TRANSPORT

Abstract. The article presents a general description of the transport system in Russia, the peculiarities of the penalty for transport system, the historical aspect of this concept, as well as the particular features of this institution in rail transport.

Keywords: railwaytransport, the origin of the penalty institution, the transport system.

История транспорта начинается довольно давно. Транспорт способствует формированию различных общественных отношений, которые впоследствии становятся основой для развития производственных и экономических связей. Этот принцип был прежде отмечен еще Министром путей сообщения, а впоследствии Председателем Совета Министров С. Ю. Витте: «одним из существенных условий развития экономического благосостояния во всех странах служит облегчение населению способов передвижения и через это установления между отдельными местностями и группами населения более постоянных сношений и тесных деловых и нравственных связей»¹. Все это может быть реализовано только посредством развитой транспортной системы, которая сегодня присутствует в России.

Говоря о транспортной системе в России, нельзя не упомянуть территориальную специфику нашего государства, а именно, ее обширность. Площадь территории равна — 17 125 191 кв. км, тем самым занимая первое место в мире, при этом уступая в ВВП и численности населения, занимая 6 и 9 место соответственно. Под транспортной системой понимается технологически взаимосвязанная система транспортных средств, транспортных коммуникаций, транспортной инфраструктуры независимо от формы собственности, системы регулирования их взаимодей-

¹ Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве. М., 1997.

ствия¹. По своей протяженности железнодорожные дороги протянулись на 87 тыс. км., автомобильные дороги — на 745 тыс. км., воздушные линии — свыше 600 тыс. км, магистральные нефте— и продуктопроводы— 70 тыс. км, магистральные газопроводы — свыше 140 тыс. км, речные судоходные пути и множество морских трасс—на 115 тыс. км. Несмотря на широкое развитие и использование транспорта, техническая оснащенность, уровень производственной базы большинства предприятий оставляет желать лучшего. Помимо этого, только в последнее время началась замена большинства транспортных средств, которые по своим характеристикам уже не могут удовлетворять потребности современного рынка и служат скорее тормозом к решению задач, возложенных на транспортную систему. Изношенность железнодорожного парка, малое развитие транспортных коридоров и т.д.— все эти и иные отрицательные черты современной транспортной системы РФ обозначены в гл. 1 подпрограммы Программы «Железнодорожный транспорт», утвержденной постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010—2021 годы)». В соответствии с этим постановлением данная подпрограмма должна быть реализована до 2020 г. в один этап. Целями подпрограммы «Железнодорожный транспорт» являются:

- развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России, и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Кроме того, улучшение и модернизация транспортной системы на железнодорожном транспорте непременно приведет к увеличению пассажиропотока и грузопотока, что в свою очередь ведет к повышению важности и актуальности транспортной безопасности, которая была отмечена в Постановлении как область, требующая решения многих проблем.

В Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» содержится дефиниция такого института, как транспортная безопасность. В соответствии со статьей 1 Федерального закона, под транспортной безопасностью понимают: «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства». Принятие столь важного нормативного акта играет огромную роль в обеспечении безопасности на транспорте, но даже сравнительная большая давность принятия и последующих редакций не может гарантировать учета и самое важное решение всех проблем. Поэтому, справедливо отмечается, что условием обеспечения транспортной безопасности является ее дальнейшее концептуальное и методологическое осмысление на основе доктринальных подходов, а также разработка и научное обоснование предложений по совершенствованию нормативно-правового регулирования транс-

¹ Модельный закон о транспортной деятельности (принят в г. Санкт-Петербурге 31 октября 2007 г. постановлением 29-8 на 29-м пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ).

портной безопасности в целом и ее видов¹.

Конечно же, неотъемлемым условием обеспечения транспортной безопасности выступает надлежащее и своевременное исполнение обязательств на транспорте. В случае неисполнения обязательств субъектам транспортных правоотношений предоставляются способы защиты своих нарушенных прав, определяемых законом. Статья 12 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), закрепляя диспозитивную норму, перечисляет неисчерпывающий перечень этих способов, одним из которых является «неустойка». Какова история этого понятия?

Как и многие другие понятия и институты цивилистики, которые пришли в российское законодательство из римского права, неустойка также берет начало с этой эпохи. Установленные римскими юристами постулаты и принципы выступили основой и базисом для современного правообразования и правотворчества. Под неустойкой (*stipulatio poenae*) понималось соглашение, условием которого была выплата стороной договора, не исполнившей обязательство, определенной соглашением денежной суммы. При этом римские юристы признавали неустойку как способ давления на должника, который применялся лишь при ненадлежащем исполнении договора, то есть уже тогда неустойка признавалась как способ обеспечения обязательств. Но существовали особенности в порядке требования уплаты неустойки и исполнение договора. Особенность эта была в том, что в случае требования уплаты неустойки лицом, права которого нарушены (кредитора), кредитор лишался права требования надлежащего исполнения договора в натуре, и наоборот, при требовании исполнения договора в натуре кредитор лишался права выплаты неустойки. Другой отличительной чертой этого института того времени следует назвать представленное римскими юристами соотношение неустойки и убытков. Во-первых, кредитору запрещалось требовать одновременно неустойку и убытки. Во-вторых, если размер неустойки не позволял покрыть убытки в полном размере, то кредитор мог потребовать погашения непокрытой части. Другими словами, устанавливался зачетный характер неустойки.

Сегодня нормативная база института неустойки содержится в ГК РФ. В соответствии со ст. 330 неустойка определяется как определенная законом или договором денежная сумма, которую должник обязан уплатить кредитору в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства, в частности в случае просрочки исполнения. По требованию об уплате неустойки кредитор не обязан доказывать причинение ему убытков. Статьей 331 ГК РФ закреплено заключение соглашения о неустойке в письменной форме в качестве обязательного условия. Несоблюдение письменной формы неустойки ведет к недействительности соглашения. В 2016 г. Пленум Верховного Суда разъяснил некоторые положения этого понятия в своем постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств». Здесь институт «неустойки» раскрыт более подробно. Согласно п. 1 ст. 394 ГК РФ, если за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства установлена неустойка, то убытки возмещаются в части, не покрытой неустойкой (зачетная неустойка). Законом или договором могут быть предусмотрены случаи, когда допускается взыскание только неустойки, но не убытков (исключительная неустойка), или когда убытки

¹ Землин А. И. Актуальные проблемы развития Транспортного права как комплексной отрасли российского права // Транспортное право и безопасность. 2017. № 1(13). С. 7.

могут быть взысканы в полной сумме сверх неустойки (штрафная неустойка), или, когда по выбору кредитора могут быть взысканы либо неустойка, либо убытки (альтернативная неустойка).

Детальное описание и разъяснение этого института содержится в различных уставах, кодексах и т.д. Первоначально же, ГК РФ устанавливает основы регулирования, которые закреплены в ст. 793—796 ГК РФ. Интересно то, что ст. 794 ГК РФ об ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств говорит следующее: «Перевозчик за неподачу транспортных средств для перевозки груза в соответствии с принятой заявкой (заказом) или иным договором, а отправитель за непредъявление груза либо неиспользование поданных транспортных средств по иным причинам несут ответственность, установленную транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон.»

Если посмотреть в уставы и кодексы Российской Федерации, то можно заметить, что ответственность за неисполнение этих обязательств одной из сторон предусмотрена в качестве штрафа(законной неустойки) только в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее — УЖТ РФ), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации(далее — КВВТ РФ) и др. Увы, они не содержат положения об ответственности за неподачу транспортного средства, а также за его неиспользование, что является очевидным упущением. В этом случае все отношения будут регулироваться на договорной основе, что в свою очередь может нарушить один из главных гражданско-правовых принципов, а именно, равноправия сторон. Да, злоупотребление правом (шикана) сегодня законом держится под запретом, но в отношениях договора перевозки перевозчику не составит особого труда предусмотреть такие условия в договоре, что ни грузополучатель, ни грузоотправитель и т.д. не будет иметь совсем никакого выбора и гарантии исполнения договора перевозчиком. Эти гарантии как раз и реализуются одним из способов обеспечения обязательства, которым является законная неустойка. Поэтому, целесообразнее будет закрепить в рамках Воздушного Кодекса и Кодексе Торгового Мореплавания статьи, устанавливающую определенную ответственность в форме неустойки, также как и в иных уставах и кодексах.

Итак, институт неустойки был сформулирован еще римскими юристами, и именно, основываясь на этих правилах, современное российское законодательство содержит этот институт. Современное регулирование института предусмотрено в рамках ГК РФ. Регулирование отношений на транспорте— в соответствующих уставах и кодексах.

© Меджидов К. А.

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В данной статье автором исследованы проблемы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации. Проведен анализ действующего законодательства в сфере транспортной безопасности. Выявлены проблемы и предложены пути решения.

Ключевые слова: транспорт, транспортная безопасность, обеспечение транспортной безопасности, законодательство.

© Medzhidov K.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

SOME LEGAL ISSUES OF ENSURING TRANSPORT SAFETY IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. In this article the author investigates the problems of transport security in the Russian Federation. The analysis of the current legislation in the field of transport security. Problems are revealed and solutions are offered.

Keywords: transport, transport security, transport security, legislation.

На сегодняшний день, транспорт является наиболее важным элементом инфраструктуры любого государства в современном мире. Одной из важнейших функций транспорта, является обеспечение основных потребностей жизнедеятельности общества, являясь наиболее важным механизмом достижения, социальных, экономических и внешнеполитических целей современных государств мира.

В условиях текущего процесса глобализации стоит отметить важность внешнеполитического аспекта транспортного комплекса, в результате которого накаляется конкуренция в экономической сфере между государствами.

В настоящий момент, одной из главной составляющей национальной безопасности является обеспечение всесторонней безопасности транспортного комплекса Российской Федерации.

Под транспортной безопасностью следует понимать -состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства¹.

Опыт наглядно показывает, что даже незначительные перебои в работе транспортного комплекса могут доставить для государства большие проблемы.

¹ Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Вследствие чего, транспортный комплекс можно отнести к группе объектов повышенной опасности.

В связи с этим стоит также обратить внимание на то, что за последние пару лет, нарастает интерес к вопросам обеспечения транспортной безопасности.

Особое внимание этим вопросам уделяют средства массовой информации и государственные органы. Такое повышенное внимание вызвано следующими обстоятельствами.

Во-первых, транспортная инфраструктура относится к высоко рисковым и уязвимым объектам и в следствии чего зачастую становятся целью террористических атак. Уязвимыми объекты транспортной инфраструктуры становятся вследствие таких факторов как массовость, насыщенность движения, доступность посещения объектов транспортной инфраструктуры (аэропортов, железнодорожных вокзалов, метрополитена, речных и морских портов). Угроза совершения актов незаконного вмешательства в работе именно данных объектов транспортной инфраструктуры увеличивается в несколько раз.

Во-вторых, следует обратить внимание на проблему высокой степени износа, аварийности и несовершенства транспортной инфраструктуры. Практика показывает, что в настоящее время можно наблюдать в эксплуатации устаревшую и аварийную технику, которая создает угрозу техногенного характера.

Несовершенство действующего законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Для более эффективного решения данных проблем по обеспечению транспортной безопасности, следует принять скоординированные и последовательные меры на национальном, региональном и международном уровнях.

Применительно к требованиям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, развитие транспортного комплекса в Российской Федерации должно быть нацелено на обеспечение максимальной безопасности, всестороннего и превентивного считывания международных требований в сфере транспортной безопасности с использованием формализованных критериев и оценок, в том числе принятых или разрабатываемых в международной практике.

Для данных целей была разработана Концепция транспортной безопасности Российской Федерации (далее — Концепция) — система взглядов на обеспечение в Российской Федерации безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортной сфере. В Концепции сформулированы важнейшие направления государственной политики Российской Федерации в этой сфере жизнедеятельности.

Концепция транспортной безопасности Российской Федерации включает в себя: определения национальных интересов в транспортной сфере, выявление факторов, создающих угрозу этим интересам, формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере, определение комплекса мер способных качественно повысить уровень транспортной безопасности Российской Федерации, привести его в соответствие с мировыми стандартами.

Основные цели и задачи обеспечения транспортной безопасности сформулированы в Федеральном законе «О транспортной безопасности».

Анализ законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности свидетельствует о том, что оно в значительной мере не направлено на достижение тех целей, ради которых принималось, а именно надежная защищенность объектов

транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Его нормы противоречат друг другу, а также нормам законодательства, регулирующим охранную деятельность.

Понятие «транспортная безопасность» определено, как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (п. 10 ст. 1 Закона), под которыми в указанном законе понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (п. 1 ст. 1 Закона).

Не надо быть специалистом, чтобы понять: смысл данного понятия реально значительно шире, чем состояние защищенности от актов незаконного вмешательства. Как представляется, транспортная безопасность — это систем мер правового, организационного, информационного, технического, охранного характера.

С момента принятия Закона не утихают споры по поводу определения понятия транспортной безопасности, которое подавляющее большинство специалистов трактуют как однозначную дефиницию понятия «транспортная безопасность» в контексте защищенности исключительно от так называемого «социогенного фактора».

Принятый Закон принимает во внимание только один вид угроз — социогенный, а если выразаться конкретнее, то это незаконное вмешательство в деятельность транспортного комплекса. Данная интерпретация понятия транспортная безопасность является не совсем верным.

Н. К. Титова считает, что понятие «транспортная безопасность» полностью укладывается в «прокрустово ложе» социогенного фактора, оставляя за его пределами природный и антропогенный факторы¹.

Принимая во внимание тот факт, что Россия является участником международных транспортных перевозок, необходимо в первую очередь усовершенствовать законодательные основы в сфере обеспечения транспортной безопасности. Это связано в первую очередь с тем, что существующий разрыв может послужить сдерживающим фактором для развития России в экономическом, социальном и культурном аспекте.

Данное обстоятельство требует от России более активного участия в вопросах международного сотрудничества в сфере обеспечения транспортной безопасности. Прежде всего это заключается не только в апробации уже одобренных и принятых международным сообществом мер по противодействию терроризму и повышению безопасности на транспорте, но и более конкретному позиционированию интересов Российской Федерации в международных организациях.

Также необходимо уделить внимание системе взаимодействия органов исполнительной власти несущих ответственность за обеспечение транспортной безопасности. Необходимо более конкретное определение роли, ответственности и задач данных органов. Решение данной проблемы можно добиться путем создания единой системы подготовки квалифицированных специалистов в сфере обеспечения

¹ Титова Н. К. Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект // Транспортное право и транспортная безопасность. № 3. С. 30—32.

транспортной безопасности¹.

В процессе сбора и анализа данных, я столкнулся с еще одной причиной столь низкого уровня системы обеспечения транспортной безопасности, а именно с износом материально-технической базы транспортного комплекса. Но данная проблема является не столько причиной, сколько следствием более глобальной проблемы, дефицитом финансирования на поддержание и развитие транспортной инфраструктуры. По данным счетной палаты износ основных фондов превысил 50%, а денег на модернизацию в достаточном объеме в бюджете нет. На заседании государственной думы говорилось, что для того, чтобы остановить процесс стремительного ветшания промышленной, транспортной и другой инфраструктуры нужны инвестиции в размере 4 трлн руб.

В среднем Россия каждый год тратит на транспортный комплекс порядка 2,2% от ВВП, Эта цифра на порядок меньше в сравнении с другими странами. В качестве примера США и Европа тратит ежегодно в среднем 3%, а Китай ежегодно тратит на поддержание развитие транспортного комплекса целых 6% от ВВП, и это учитывая то, что состояние транспортного комплекса данных стран находится куда более в пригодном состоянии.

По данным Росстата, в 2016 г. всего лишь 35% федеральных дорог соответствуют заданным нормативам. И при этом эксплуатация и обслуживание дорог обходиться в разы больше по сравнению с другими развитыми странами.

В заключение хотелось бы обратить внимание на то, что транспортный комплекс является системообразующим звеном в нашей стране. Транспортная безопасность напрямую затрагивает интересы личности, общества и государства. Исходя из этого следует, что совершенствование системы транспортной безопасности должно стать одной из первоочередных целей органов государственной власти.

Решение таких вопросов как, несовершенство законодательства в сфере транспортной безопасности, материально-технический износ объектов транспортной инфраструктуры, а также недофинансирование системы транспортного комплекса, должно стать главной задачей для преодоления существующего разрыва в сфере обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса.

¹ Землин А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России // Транспортное право и безопасность. 2017. № 1. С. 7—14.

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Аннотация. В данной статье рассмотрены правовые аспекты развития системы международных перевозок, проанализированы особенности и характерные черты международных перевозок. В результате анализа предложена классификация международных перевозок по разным основаниям.

Ключевые слова: транспортное право, международные перевозки, виды перевозок, классификации международных перевозок, глобализация в транспорте.

© Samoilenko N.
— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

THE DEVELOPMENT OF THE SYSTEM OF LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION

Abstract. This article discusses the legal aspects of the development of international transport, analyzed the features and characteristics of international transport. As a result of the analysis, the classification of international transportations on different grounds is proposed.

Keywords: transport law, international transportations, types of transportations, classifications of international transportations, globalization in transport.

Развитие современной экономики тесно связано с транспортом и перевозками. Каждый день совершается большое количество перевозок, которые осуществляют перемещение товаров, так и людей, образуя тем самым огромное пространство обращения грузов и пассажиров различного назначения, как в России, так и за рубежом.

Обращение, происходящее между двумя или более странами, называют международными сообщениями. В последние годы международное обращение, усиливает свои позиции в мире и является определенным фактором развития международных экономических отношений, а так же способствует развитию экономических связей между странами.

Международной перевозкой является перемещение грузов и пассажиров среди двух и более стран, выполняемое на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями.

Согласно «Международной конвенции об унификации некоторых правил о перевозке», международную перевозку исходя из этого, можно назвать так же перевозкой, при которой место отправления и место назначения расположены в двух разных странах или весь процесс происходит в одном государстве, но в итоге промежуточный порт захода располагается в другой стране.

В системе рынка грузоперевозок Российской Федерации принято выделять пять каналов транспортировки:

- автомобильный;
- железнодорожный
- водный;
- воздушный;
- трубопроводный.

Из данных пять каналов можно исключить воздушный, трубопроводный каналы, поскольку авиация в транспортировке грузов задействуется редко (ее доля не превышает 0,1% от общего объема рынка), а загрузка трубопровода, наоборот, перекрывает другие каналы транспортировки и, к тому же, подконтрольна государству.

На данный момент в России многие в основном логистические компании используют 3 вида перевозок: железнодорожные, автомобильные, морские.

Более 47% всех перевозок на рынке приходится на автомобильный и железнодорожный транспорт. При этом около 4% от общего объема грузов перевозят по автодорогам. В последние годы этот показатель падает за счет:

- увеличения налогов;
- трудностей, с которыми сталкиваются компании, желающие обновить свои автопарки;
- высоких цен на услуги дальнобойщиков — водителей категории Е не так много, требуемое вознаграждение за работу только растет.

За последнее время международные перевозки уменьшились. Первой, и основной, причиной катастрофического падения рынка перевозок груза можно назвать санкции. Безусловно, сегодня любой, переживающий потери в развитии бизнеса, готовый клеймить запрет в импорт в Российскую Федерацию продовольствия с Европейского Союза и США. Однако посудите сами: из-за ранее произведенные заявки на ввоз продовольственных и промышленных продуктов большая часть перевозчиков не получили гарантированных вознаграждений, когда вступили в силу запреты в перевозку продукции, информирует ГК «Балтика-Транс».

Одновременно стремительно увеличились риски неплатежеспособности со стороны заказчиков перевозок. Пока рубль испытывает глубокий кризис, заказчикам не достаточно собственных денежных средств, а отсрочки согласно платежам перевозчикам лишь увеличиваются. 60 дней отсрочки оплаты уже далеко не максимум, и определенные клиенты просят ожидания до 90 дней, в частности это экспедиторские компании, выступающие посредниками между грузоотправителями и перевозчиками.

Ситуация осложняется тем, что вывозить с Российской Федерации автоперевозчикам согласно факту оказывается нечего. Экспортные товары вывозятся большими партиями, как правило по железной дороге — как, к примеру, руда, лес, зерно и металлы, либо же по трубам, как углеводороды (газ, нефть).

- Основные признаки международных перевозок:
- Пересечение государственной границы;
- Осуществление перевозки на условиях, закрепленных международными соглашениями и конвенциями;
- Иностраный элемент в процессе перевозки;

В зависимости от этого, какое количество договоров привлекается при перевоз-

ке, отличаются интернациональные перевозки прямого и непрямого сообщения. Согласно характеру участвующих в перевозке типов транспорта интернациональные перевозки разделяются в 3 категории: перевозки, исполняемые одним видом транспорта, перевозки, касающиеся в своем процессе несколько видов транспорта либо же перевозки в смешанном сообщении.

Перевозки в смешанном сообщении характеризуются существенным усложнением перевозочного процесса, применением различных международных источников, регулирующих перевозки соответствующими видами транспорта и документами.

С целью постоянных интернациональных перевозок такими считаются: фиксирование предварительно скоординированных маршрутов обозначение начального и конечного пунктов перевозки (здесь же входят остановочные пункты) присутствие расписания движения в интересах нерегулярных интернациональных перевозок эти признаки никак не функционируют.

Исходя с данного аспекта они разделяются в: перевозки, начатые в России перевозки, начатые в второй стране транзитные перевозки Значимость представленной ранее классификации весьма имеет большое значение для Российской Федерации, в случае если она заключает договор международной перевозки с иным государством. Суть заключается в первую очередь в целом в решении трудностей, связанных с организационными обстоятельствами, а собственно: с получением зарубежного разрешения, допуска в перевозку, оформление всех без исключения требуемых документов, исполнение контролирования всевозможными органами, как российскими, так и иностранными в процессе всего движения перевозки.

Следующая классификация составлена исходя с перемены подвижного состава при перевозке интернационального направления. В этом случае они бывают бесперегрузочные (беспересадочные), а кроме того перегрузочные (пересадочные). Безусловно, в большей степени эта классификация затрагивает железнодорожного транспорта и перевозок посредством им. Объединена она с широтой железнодорожного пространства Российской Федерации относительно европейских стран.

Заключительная классификация базируется в подборе объекта перевозки. При учете этого аспекта разрешено реализовывать перевозку грузов, пассажиров, груза и почты. Эта классификация не запрашивает расшифровки и объяснений, так как считается несложной и логичной в представлении.

Из числа главных и наиболее известных целей будущего транспортной системы и международных транспортировок, вне зависимости от степени развития государств, такими считаются: рост протяженности транспортной сети, установление новейших контактов среди разных стран, увеличение интенсивности перевозок, совершенствование транспорта и процесса перевозок — усовершенствование качества, снижение стоимости, повышение скорости, безопасности, снижение рисков и дефектов при перевозках привлечение инвестиций с целью развития транспорта усовершенствование законодательной базы в сфере международных перевозок.

В настоящий период оформляются тенденции увеличения развития взаимосвязей между разными государствами. Интернационализация и глобализация мировой экономики появляются в разных формах. В отдельную форму выделяют продажу товарами и услугами. Собственно глобализация интернациональной торговли и транснационализация разных компаний подразумевают непрерывное, беспрепятственное и оперативное перемещение продуктов и услуг между границами госу-

дарств. Подобным способом, развитие международного сообщения стаёт важным условием с целью исполнения международного обмена. Глобализация в транспорте характеризуется последующими действиями:

- Практическое воплощение интернационализации транспортной инфраструктуры;
- Интеграция средств транспорта;
- Универсализация технологии и способов обмена, происходящих в результате формирования единой транспортной методологии и документации. транспорт глобализация экономика интернационализация

К движущим силам глобализации международных перевозок относятся:

- Общие тенденции к экономическому подъёму, сформировавшиеся в последние годы;
- Перспективы развития мировых рынков;
- Процессы регионализации и глобализации конкуренции;
- Экспансия технологий;
- Дерегулирование транспорта и др.
- Глобализация мировой транспортной системы содержит ряд свойств:
- Быстрый рост объемов международных перевозок.
- Высокий уровень концентрации транспортной деятельности на отдельных направлениях.

- Формирование национальных, международных и трансконтинентальных транспортных коридоров на основных направлениях грузопотоков между странами и континентами.

- Контейнеризация перевозок и широкомасштабный рост территориального хозяйства.

- Отделение транспортно-экспедиционной деятельности от перевозочной.
- Формирование рынка провайдеров логистических услуг.
- Применение логистических методов организации и управления транспортных потоков.

- Развитие мультимодальных и интермодальных перевозок груза.

В настоящий период главными экспортёрами и в то же время импортёрами транспортных услуг являются страны ЕС и США. Что обусловлено крупными объемами вывоза и ввоза товаров между странами.

Совместные усилия России и Китая по развитию торгово-экономического сотрудничества принесли результаты. В 2017 г. товарооборот между странами уже превысил 54 млрд долл.

Благодаря общим усилиям в 2017 г. был увеличен рост двустороннего товарооборота, который лишь по результатам 8 месяцев поднялся на треть и превысил 54 млрд долл. США.

Поиск перспектив для развития экономических взаимоотношений с Китаем возник ещё два года назад. Так как китайский рынок по сей день остаётся одним из самых закрытых в мире. Труднее всего приходится экспортёрам сельхозпродукции поставки свыше выделенных квот облагаются очень большими пошлинами в 65%. Однако предварительные результаты 2017 г. подтверждают, что страны достигли соглашения. Целью на ближайшее время является поддержка положительной тенденции, поддерживая «развитие промышленной кооперации, научно-техническое, инновационное сотрудничество, информационно-телекоммуникационных техно-

логии».

В первом полугодии 2017 г. товарооборот между Российской Федерацией и КНР поднялся на 25,7% за год составил 39,78 млрд долл. При этом объем экспорта из КНР в Российскую Федерацию за 6 месяцев 2017 г. вырос на 22,2%, а импорта — на 29,3%. Экспорт Китая первой половине года он увеличился на 8,5%, импорт на 18,9% в сравнении с периодом первого полугодия 2016 г. Общий объем внешней торговли с января по июнь увеличился на 13%.

© Зарубин Р. Д.

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Roma-z92@mail.ru

© Лосев А. А.

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
losev_anton@inbox.ru

НЕКОТОРЫЕ ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ ПОСТРОЕНИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные правовые и организационные аспекты построения системы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации в современных условиях.

Ключевые слова: система обеспечения транспортной безопасности, правовые основы, транспортное право.

© Zarubin R.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

© Losev A.

— graduate of the Law Institute
of Russian University of Transport

SOME OF THE LEGAL AND ORGANIZATIONAL ASPECTS OF BUILDING A SYSTEM OF TRANSPORT SECURITY IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The article deals with the topical legal and organizational aspects of the construction of the system of transport security in the Russian Federation in modern conditions.

Keywords: transport security system, legal framework, transport law.

В современном мире наиболее остро ставится вопрос о безопасности и охране объектов транспортной инфраструктуры.

Противостояние возрастающей угрозе террористических актов на транспорте является неотъемлемой составной частью национальной безопасности страны.

Противодействие терроризму следует рассматривать как процесс предупреждения возникающих террористических угроз, ввиду того, что борьба с преступностью террористической направленности ведется в основном в ходе реагирования на уже совершенные преступления. При этом эффективная борьба с терроризмом возможна только совместными усилиями всех членов мирового сообщества, что обуслав-

ливается особенностями терроризма, который носит в настоящее время транснациональный характер.

Современный терроризм представляет собой не что иное, как системное явление общества и является реализацией идеологии экстремизма. Терроризм на транспорте особенно опасен, потому как приводит к огромному количеству жертв.

Актуальной проблемой международного и государственного регулирования в сфере транспортной безопасности является разработка правовых и организационных основ системы обеспечения транспортной безопасности ввиду недавних терактов на транспортных объектах, включая трагедии в Нью-Йорке, Вашингтоне, Мадриде, Токио, Москве, Бостоне и других городах мира.

Необходимо принять скоординированные и последовательные меры на национальном, региональном и международном уровнях для своевременного прогнозирования и выявления внешних и внутренних угроз транспортной безопасности, произвести оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры.

Транспортный комплекс включает в себя транспортную инфраструктуру в полном объеме: все виды транспортных средств, дорог и путей, мосты и тоннели, контактные линии, все виды станций и вокзалов, стоянки автотранспортных средств, судов, все виды морских и речных портов и портовых средств, гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты системы связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также все иные объекты обеспечивающие функционирование транспортного комплекса: строения, устройства и оборудования.

Состояние транспортного комплекса и уровень его защищенности — прямо и косвенно — оказывают влияние и на другие составляющие национальной безопасности: научно-техническую, информационную, экологическую, и другие. В современных условиях транспортные коммуникации объединяют и связывают страны; транспортная деятельность создает миллионы рабочих мест и формирует спрос на продукцию десятков отраслей; развитие транспортного комплекса и достижение транспортной безопасности уровня международных требований создает предпосылки для получения Россией выгод и преимуществ в сфере экспорта транспортных услуг и усиливает ее политическое влияние в мире; транспортная система является важнейшим фактором национальной безопасности. В развитии транспортной сферы и обеспечении надежной безопасности в равной степени заинтересованы личность, общество и государство. Система правового регулирования транспортного права состоит из конституционных положений, ряда специализированных транспортных уставов и кодексов, принятых в форме федеральных законов и детально регламентирующих транспортные отношения, а также подзаконных нормативных правовых актов и характеризуется значительным наличием императивных норм, широким применением норм международного права, а также принципом иерархии системы.

Вызывают опасение современные тенденции к транспортно-экономической дезинтеграции и социальной дифференциации общества, которые приводят к изоляции населенных пунктов и регионов друг от друга и от государства в целом, способствуют усилению напряженности во взаимоотношениях регионов и центра, несут угрозу конституционному строю и территориальной целостности Российской Федерации.

Вот почему так важно устойчивое и безопасное функционирование транспорт-

ного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, что и является целью обеспечения транспортной безопасности.

Транспортная безопасность — это единая государственная политика в области обеспечения транспортной безопасности, система мер экономического, политического, организационного и иного характера, адекватных угрозам жизненно важным интересам личности, общества и государства в транспортной сфере.

Принятый Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» предусматривает создание системы обеспечения транспортной безопасности на основе единого подхода к оценке угроз, определенного на государственном уровне.

Реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на транспорте на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, находящихся в ведении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, в полном объеме планируется осуществить после проведения соответствующей оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, их категорирования, разработки и утверждения планов обеспечения транспортной безопасности, что позволит обеспечить проведение эффективных мероприятий с учетом специфики местных условий и определить необходимые затраты с учетом средств федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ, а также средств внебюджетных источников.

Изучая опыт зарубежных стран необходимо ответить, что особое внимание к вопросу укрепления транспортной безопасности уделяется не только государством. В разрешении данной проблемы участвуют и общественные организации. Так, например, в США под эгидой соответствующих общественных фондов сотни частных компаний и фирм систематически выделяют в рамках своих годовых бюджетов огромные средства на исследования проблем транспортной безопасности.

Именно поэтому необходимо привлекать к решению поставленной задачи и к ее финансовому обеспечению общественные организации, а также коммерческие структуры из числа заметных участников рынка транспортных услуг, страховые компании и другие коммерческие предприятия — потребителей транспортных услуг, в том числе, зарубежные, имеющие тесные экспортно-импортные отношения с Российской Федерацией.

Поиск и аккумуляция внебюджетных средств на нужды транспортной безопасности — одно из необходимых условий решения искомой проблемы, для чего в том числе требуется создать новую единую нормативно-правовую базу эффективного обеспечения безопасности на объектах транспортного комплекса с учетом происшедших изменений в форме собственности, а также подходов в области управления.

Важным шагом на пути к решению проблемы обеспечения транспортной безопасности стало распоряжение Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р, в котором была утверждена Комплексная Программа обеспечения безопасности населения на транспорте.

Данная Программа определила принципы создания комплексной системы, порядок реализации программы, а также, ее ресурсное обеспечение. Финансирование Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов, а также средств субъектов

транспортной инфраструктуры. Предусмотрена возможность софинансирования мероприятий субъектов Российской Федерации и субъектов транспортной инфраструктуры за счет средств федерального бюджета в форме субсидий. В приложении к Программе установлены ответственные исполнители, определены критерии оценки результативности и эффективности использования ресурсов, выделяемых на ее реализацию.

К сожалению, в настоящее время вовлеченность общественных объединений в вопросы выработки концептуальных, правовых, научных основ транспортной безопасности крайне мала.

Однако стоит отметить, что и общественные институты не проявляют серьезной озабоченности по поводу состояния транспортной безопасности. Интерес к этой проблеме проявляется преимущественно в связи с очередным террористическим актом или иным чрезвычайным происшествием на транспорте. При этом, как правило, данная активность проявляется в предъявлении государству исков на предмет возмещения понесенного материального и морального ущерба непосредственно пострадавшими лицами.

Помимо всего прочего стоит помнить, что помимо обеспечения национальной безопасности страны транспортная безопасность также оказывает влияние на ее экономическое положение.

Необходимым условием успешной интеграции российской экономики в мировую является качественное развитие транспортного комплекса, способное обеспечить существенное повышение его конкурентоспособности, оптимальные транспортные условия для внешней торговли, прежде всего по базовым статьям национального экспорта, привести к снижению издержек в экономике и тем самым повышению конкурентоспособности самой экономики, к формированию конкурентоспособных международных транспортных коридоров, обязательной характеристикой которых является международный уровень транспортной безопасности.

**Научные статьи студентов — участников
Межвузовской студенческой научной конференции
«Юридическая наука и проблема гарантий
конституционности и законности в Российской Федерации»**

(Юридический институт МИИТ, 16 декабря 2017 г.)

© Вареник Е. А.
katika_ygra1996@mail.ru

**ПРАВОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ
КОНСТИТУЦИОННОГО ПРАВА ГРАЖДАН
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИЗБИРАТЬ
И БЫТЬ ИЗБРАННЫМИ**

Аннотация. В статье рассматриваются отношения, связанные с реализацией норм-принципов избирательного права, а так же отношения, связанные с организацией выборов. Основной принцип выборов — принцип прямого избирательного права. Использование Государственной системы РФ «ВЫБОРЫ» при проведении выборов — гарантия реализации прав граждан РФ на основе обеспеченности гласности, доступности. Возможность досрочного голосования, голосования не по месту регистрации, а по месту жительства — делает выборный процесс более легким и доступным. В настоящее время, в нашей стране сформирована оптимальная модель реализации конституционного права граждан избирать и быть избранным.

Ключевые слова: выборы, голосование, правовые отношения, избирательное право, права граждан, конституция, конституционные гарантии, законность, избирать и быть избранным, система голосования.

© Varenik E.

**LEGAL OPPORTUNITIES FOR REALIZATION
OF THE CONSTITUTIONAL RIGHT
OF RUSSIAN CITIZENS TO ELECT AND BE ELECTED**

Abstract. The article considers relations are connected with realization the rules and principles of electoral right and relations are connected with organization of elections the basic principle of the election is the principle of direct suffrage. Using state system Russian Federation «ELECTION» in elections is guarantee of implementation humans rights of Russian Federation based on the publicity and availability. Opportunity of early voting, voting not at the place of registration and place of residence is doing electoral process more easy and availability. Now, the optimal model of realization of the constitutional right of citizens to elect and be elected is formed in our country.

Keywords: election, vote, legal relation, the electoral right, citizens rights, Constitu-

Избирательное право является одной из самых молодых и динамично изменяющихся отраслей российского права, поскольку до либерализации общественно-политической жизни избирательные права граждан носили условный характер. Ранее, не существовало демократических форм выборов; легитимность и преемственность власти обосновывались иными причинами, нежели это было принято в большинстве демократических государств. Практически вновь сформирована новая система правоотношений — система избирательных правоотношений.

Именно поэтому все то, что связано с реализацией конституционно права граждан избирать и быть избранным, является наиболее дискуссионным вопросом в том числе и в науке. Современное общество и государство столкнулось с такими проблемами как абсентеизм (уклонение избирателей от участия в голосовании на выборах, или, в более широком понимании, политическое поведение, характеризующееся бездействием, то есть уклонением от какого либо политического участия), правовой нигилизм (отрицание права как социального института, системы правил поведения, которая может успешно регулировать взаимоотношения людей), низкий уровень доверия к органам государственной власти, особенно к выборным лицам, все эти проблемы свидетельствуют о низком правовом воспитании, об отсутствии гражданской позиции и гражданского общества.

Избирательное право Российской Федерации традиционно выделяется в качестве самостоятельного института конституционного права Российской Федерации, представляющего собой систему правовых норм, регулирующих общественные отношения, возникающие в связи с проведением выборов в органы государственной власти и представительные (иные выборные) органы местного самоуправления, избираемые непосредственно избирателями.

К предмету регулирования избирательного права относятся нуждающиеся в правовом регулировании путем закрепления прав и обязанностей за их субъектами общественные отношения, возникающие в сфере подготовки и проведения выборов в органы государственной власти и органы местного самоуправления. Выделим эти группы общественных отношений:

— отношения, возникающие в процессе реализации норм-принципов избирательного права, устанавливающих общий режим реализации прав граждан избирать и быть избранными в органы государственной власти и местного самоуправления;

— отношения, непосредственно связанные с реализацией гражданами права избирать и быть избранными в органы государственной власти и местного самоуправления;

— отношения, связанные с организацией выборов;

— отношения, связанные с деятельностью участников избирательного процесса, обеспечивающими реализацию прав граждан избирать и быть избранными в органы государственной власти и местного самоуправления (избирательные комиссии, доверенные лица, средства массовой информации и т.д.);

— отношения, связанные с защитой и восстановлением избирательных прав граждан.

Основные принципы, на которых строится выборная система, это — принцип всеобщего, прямого, избирательного права. Именно механизмы его реализации яв-

ляются наибольшим предметом стимулирования и развития избирательных правоотношений.

Принцип всеобщего избирательного права предполагает, что гражданин, достигший возраста 18 лет, имеет право избирать, а по достижении возраста, установленного Конституцией РФ, федеральными законами, законами субъектов Федерации, — быть избранным в органы государственной власти и местного самоуправления.

При этом гражданин, который достигнет на день голосования возраста 18 лет, вправе участвовать во всех иных, предусмотренных законом и проводимых законными методами избирательных действиях. Всеобщность избирательного права также означает, что его реализация не зависит от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств.

В условиях постоянных миграционных процессов, трудовой занятости граждан, законодатель мотивированно включает новые информационные технологии и ресурсы в электоральный процесс. Расширение виртуальных средств ведения избирательных кампаний, а именно: возможности изменения места голосования самим избирателем через систему «Мои документы», введение досрочного голосования, on-lean открепления, делает принцип всеобщего и равного голосования максимально реализуемым, а выборы общедоступными для всех, что помогает каждому человеку поучаствовать в жизни государства, в его управлении.

Выборы, как масштабное мероприятие, как нужное и легкодоступное для всех слоев населения, являются основой для развития у населения нашей страны всех остальных форм непосредственной демократии таких как правотворческая инициатива, публичное обсуждение, территориальное самоуправление.

Решение о создании ГАС «Выборы» принято Указом Президента РФ еще в августе 1994 г., но полноценно стала использоваться только с 2012 г. Государственная автоматизированная система в первую очередь позволила усилить механизмы реализации принципа гласности. Автоматизация избирательных действий позволила снизить число нарушений избирательного законодательства (снижение на 2016—2017 г. на 24%). При этом кандидаты, ранее принимавшие участие в выборах, имеющие претензии к порядку проведения голосования, обращают внимание на установление на избирательных участках именно автоматизированных систем подсчета голосов (КОИБы) электронное устройство для подсчета голосов избирателей на выборах, как дополнительных гарантий прозрачности избирательных технологий.

Решение о создании ГАС «Выборы» принято Указом Президента РФ в августе 1994 года. ГАС «Выборы» — территориально-распределенная, телекоммуникационная, автоматизированная система общегосударственного уровня для реализации информационных процессов в ходе подготовки и проведения выборов и референдумов, а также для решения в установленном порядке задач, не связанных с проведением выборов и референдумов. Система позволяет комплексно решать задачи организации избирательного процесса на всех этапах: планирование подготовки проведения выборов, учет избирателей, ввод сведений о кандидатах в депутаты, проведение голосования, подведение итогов и последующую статистическую обработку результатов.

Кроме того, в систему современных технологий заложены функции согласо-

ния работы избирательных комиссий разных уровней, что практически в режиме реального времени позволяет подводить итоги голосования, и с помощью средств отображения и интернета доводить их до каждого гражданина России.

Первое использование системы в масштабах страны было произведено в декабре 1995 года.

Вторая очередь ГАС «Выборы» разработана ФГУП НИИ «Восход» по заказу ЦИК России и ФЦИ при ЦИК России в 2003 г. В 2004 г. ГАС «Выборы» повторно прошла Государственные приемочные испытания.

Использование Государственной автоматизированной системы Российской Федерации «Выборы» при подготовке и проведении выборов и референдума является одной из гарантий реализации прав граждан Российской Федерации на основе обеспечения гласности, достоверности, оперативности и полноты информации о выборах и референдуме. Фактические современные технологии могут обеспечить «обратную связь» с избирателями, что имеет важное значение для обеспечения гарантированного подсчета голоса конкретного избирателя на конкретном избирательном участке. Методически данный процесс обеспечивается через информационную избирательную систему, которая не является сетью интернет, а представлена собственной обеспечительной системой, имеющей параллельно резервные записи на нескольких серверах, к которым имеет доступ только Центральная избирательная комиссия РФ. Безусловно, задача ЦИК РФ: внедрение современных технологий в электоральные избирательных процесс реализуется с разных векторов. Во-первых, внедряются апробированные механизмы по отслеживанию участия граждан к избирательном процесс в дистанционном формате. Во-первых, внедряются апробированные механизмы (апробация — проверка работоспособности процессов, схем, моделей, методов, установленных теоретическим путем, проводимая в реальных условиях) по отслеживанию участия граждан в избирательном процесс в дистанционном формате. Во-вторых, совершенствуется механизмы доступности участия именно в федеральных выборах (муниципальные образования пока не имеют возможности использовать все предложенных избиркомом РФ технологии). В-третьих, обеспечение конституционных гарантий прав граждан на максимально доступном формате в отношении как активного, так и пассивного избирательного права. В-четвертых, ЦИК РФ обеспечивает методическое сопровождение избирательного процесса для различных субъектов, так например, разработаны правила поведения в период выборов для сотрудников правоохранительных органов, безусловно, в пределах установленных федеральным законодательством.

Согласно Федеральному закону от 12 июня 2002 г. № 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации», а именно, статьи 65, проголосовать вне помещения для голосования законом предоставлена возможность только тем избирателям, которые во-первых, внесены в список избирателей на данном избирательном участке, а, во-вторых, не могут самостоятельно явиться в помещение для голосования по состоянию здоровья, по причине инвалидности или содержания под стражей. Расширительного понимания приведенное положение закона не предусматривает. Иные причины (такие как трудовой распорядок дня, отъезд и т.д.) указанной нормой не предусмотрены. При этом избирателям, не имеющим возможности явиться на выборы в день голосования, п. 2 ст. 65 указанного Закона предоставлено право проголосовать досрочно в помещении соответствующей территориальной избиратель-

ной комиссии.

Возможность досрочного голосования предоставляется избирателю при наличии уважительных причин, по которым он в день голосования будет отсутствовать по месту своего жительства и не сможет прибыть в помещение для голосования. В качестве уважительных причин в законе указаны: отпуск; командировка, режим трудовой и учебной деятельности, выполнение государственных и общественных обязанностей, состояние здоровья.

Стало возможно голосование не по месту регистрации, а по месту пребывания. Участие в выборах по месту пребывания в значительной мере ограничено. При правильной подготовке возможно участие в выборах Президента РФ и депутатов Государственной Думы, избираемых по партийным спискам. Однако проголосовать за депутатов по мажоритарному округу не получится, так как в этом случае депутат представляет интересы только местных жителей. В настоящее время на муниципальных выборах или выборах в законодательные собрания субъекта РФ могут голосовать и временно проживающее (пребывающие) граждане России, имеющие регистрацию по месту жительства внутри конкретного субъекта, ранее такой возможности у граждан России не было.

Таким образом, в настоящее время в Российской Федерации сложилась оптимальная модель реализации конституционного права граждан избирать и быть избранным, имеющая эффективное законодательное регулирование, информационно-технологическое обеспечение избирательного процесса.

Подводя итог, следует сказать, что главным недостатком современных избирательных технологий является отсутствие их популяризации среди граждан, так как они рассчитаны только на сознательных граждан, имеющих уже опыт избирателя. Иные проблемы проведения избирательных компаний (низкая правовая грамотность, абсентеизм) так и остаются не решенными. Система «Мои документы» позволяет расширить возможности граждан для реализации политического права, но актуализируется она именно в период федеральных выборов. Поэтому актуальность досрочного голосования, голосование граждан по месту пребывания (временной регистрации), по мнению членов ЦИК РФ, достигнет своего пика именно в феврале—марте 2018 г., при этом информационные источники и социологи прогнозируют многомиллионные форматы использования информационных избирательных технологий именно гражданами Российской Федерации.

Закончить вышесказанное хочу цитированием п. 3 ст. 3 Федерального закона «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации»: Участие гражданина Российской Федерации в выборах и референдуме является свободным и добровольным. Никто не вправе оказывать воздействие на гражданина Российской Федерации с целью принудить его к участию или неучастию в выборах и референдуме либо воспрепятствовать его свободному волеизъявлению.

**СОВЕТСКОЕ ПРАВО: ПОИСК, КОНЦЕПЦИИ
ПРАВООПОНИМАНИЯ В УСЛОВИЯХ
ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ И НОВОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ**

Аннотация. В настоящей статье рассматривается советское право, сопряженные ему концепции, а также правопонимания в период гражданской войны и новой экономической политики.

Ключевые слова: новая экономическая политика (НЭП), гражданская война, правовой нигилизм, советское правопонимание, Всероссийский центральный исполнительный комитет (ВЦИК), Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика (РСФСР).

© Vinogradova I.

**SOVIET LAW: SEARCH, THE CONCEPT
OF LEGAL UNDERSTANDING IN THE CONDITIONS
OF CIVIL WAR AND NEW ECONOMIC POLICY**

Abstract. This article examines Soviet law, its associated concepts, as well as legal understandings during the civil war and the new economic policy.

Keywords: new economic policy (NEP), civil war, legal nihilism, the Soviet legal understanding, the All-Russia Central Executive Committee, the Russian Soviet Federative Socialist Republic (RSFSR).

К 1917 г. были сформированы только основные принципы советского права. В чрезвычайных условиях Гражданской войны нормотворчество замедлилось, однако не прервалось.

Положение о народном суде от 30 ноября 1918 г. запретило ссылки на законы свергнутых правительств. Круг источников права сузился. В то же время возрастает значение нормативно-правовых актов, издаваемых Советским государством. Важным толчком в развитии советского права стало принятие Конституции РСФСР 10 июля 1918 года. Также во второй половине 1918 г. выходят два первых кодекса: Кодекс законов об актах гражданского состояния, брачном, семейном и опекунском праве и Кодекс законов о труде (КЗОТ).

Конституция РСФСР 1918 г. и КЗОТ РСФСР 1918 г. закрепили всеобщую трудовую повинность российских граждан, иными словами право на труд разом стало обязанностью. На конституционном уровне был закреплен основной принцип распределения материальных благ: «Не трудящийся, да не ест». Установлен запрет на самовольный переход служащих из одного ведомства в другое.

Систематически осуществлялись трудовые мобилизации. Социалистическую организацию труда усиливала деятельность рабочих дисциплинарных товарищеских судов (с 1919 г.), одним из правовых оснований работы которых стал Декрет «О

борьбе с прогулами».

Ввиду стремления большевиков перейти от нормальных товарно-денежных отношений к бестоварному продуктообмену в период Гражданской войны была максимально ограничена сфера регулирования имущественных отношений нормами гражданского права. Их место занимают административно-правовые нормы. Государство отступилось от всеобъемлющей защиты ранее неприкосновенной частной собственности, уделяя особое внимание обобществлению средств производства. Национализация предприятий промышленности и транспорта обусловила распад обязательственного права. Жилищный вопрос стал решаться с помощью принудительного подселения в квартиры, где имелись излишки жилой площади.

Еще в 1918 г. ВЦИКом был принят Декрет «О лесах». Леса оставались в ведении местных органов советской власти — местных советов. А уже в 1920 г. СНК РСФСР принимает Декрет «Об охоте». В нем содержатся положения, согласно которым промыслом, и охраной животных ведал Народный комиссариат продовольствия РСФСР.

14 февраля 1919 г. ВЦИК принял очень значимое Положение «О социалистическом землеустройстве и о мерах перехода к социалистическому земледелию». Коллективное хозяйство (колхоз) было заявлено в таких формах, как сельскохозяйственная коммуна, артель и товарищество.

В том же году Народный комиссариат юстиции РСФСР издал Руководящие начала по уголовному праву РСФСР, что положило конец вакууму советского уголовного права, имевшему место на начальном этапе Гражданской войны (1918—1919).

Сепаративные отрасли системы социалистического права в период гражданской войны стали обретать более четкие контуры. Говоря об отдельных отраслях права, следует признать, что на их развитие оказали влияние следующие факторы: практически каждая отрасль советского права находилась на самой начальной стадии своего становления; все отрасли права испытывали на себе воздействие чрезвычайных условий Гражданской войны и интервенции.

В период НЭПа парадоксальным образом сочетаются два противоположных процесса:

1. усиление репрессивного механизма, теперь уже узаконенного, для предотвращения «государственных» преступлений;

2. отмена чрезвычайных норм и классового подхода с упором на законность.

Правовая система в своей особой части начинает отклонение от борьбы с классовым врагом к борьбе против оппозиции внутри самой советской системы. К этому, безусловно, не сводился правовой процесс. В общей части, которая регулировала первостепенные, массивные элементы жизнеустройства, велась нормальная работа по упорядочению жизни.

Следовательно, к 1922 г. накопился значительный массив нормативных правовых актов, которые в условиях проведения новой экономической политики необходимо было систематизировать, упразднить в них пробелы и противоречия. То есть, возникла потребность в осуществлении кодификации, которая была проведена в 1922—1926 гг. Опыт кодификации в РСФСР широко использовался другими союзными республиками. Образование СССР способствовало в целом появлению общесоюзного законодательства.

На сегодняшний день выделяют следующие этапы развития советского правового понимания:

Первым этапом выделяют правовой нигилизм. Он приходится на 1917 г. и протекает до середины 1920-х гг. Суть данного периода заключается в отрицании права как социального института, системы правил поведения, которая может успешно регулировать взаимоотношения людей.

Следующий этап охватил середину 1920-х гг. и продлился до июня 1938 г. В данном периоде были активны поиски новых материалов права и попытки наполнить право классовым содержанием. Также новыми отраслями стали советское, пролетарское право.

Третий этап нашел свое начало в июле 1938 г. и тянулся до 1950-х гг. Ему дали название Теоретический монизм. Это этап утверждения общеобязательного понятия советского права без идеологического элемента.

К четвертому этапу относят преодоления выработанного понятия права, который пришелся на период 1950—1980-х гг.

Пятый этап — это этап перестройки. Он просуществовал с 1980-х по 1993 г.

И заключительный этап, восходил с 1993 г. по наши дни. Это этап рецепции идеологии естественных и неотчуждаемых прав и свобод человека.

Советская наука государственного права базировалась на признании научной ценности только марксистско-ленинской методологии исследования государства и права вообще, государственного права, в частности. Принципиальное значение для науки советского государственного права имели работы К. Маркса «Гражданская война во Франции», Ф. Энгельса «Происхождение семьи, частной собственности и государства», В. И. Ленина «Государство и революция», равно как и работы руководителей Коммунистической партии Советского Союза (КПСС).

Сущность марксистско-ленинского понимания общества определял правовой нигилизм, который в свою очередь был закономерен. Правовой или юридический нигилизм представляет собой непризнание права как социальной ценности и проявляется в негативно-отрицательном отношении к праву, законам, правопорядку, в неверии в необходимость права, его возможности, общественную полезность.

Профессор Николай Игнатьевич Матузов выделяет следующие формы правового нигилизма:

- массовое несоблюдение и неисполнение юридических предписаний;
- умышленное нарушение законов и иных нормативно-правовых актов;
- конфронтация представительных и исполнительных структур;
- подмена законности целесообразностью;
- нарушение прав человека;
- издание противоречивых правовых актов;
- теоретическая форма правового нигилизма, то есть в научной сфере, в работах юристов, философов.

Значимая роль в процессе возникновения и становления советской теории права отведена особому политическому деятелю, писателю и юристу. Таким являлся Петр Иванович Стучка. Он считал, что основными началами такого нового, революционно-марксистского правопонимания, являются:

- 1) революционно-диалектический метод, вместо формальной юридической логики;
- 2) классовый характер всякого права;
- 3) материальные общественные отношения как фундамент для объяснения и понимания правовой надстройки, взамен объяснения правовых отношений из за-

кона или правовых идей. При этом Стучка характеризовал советское право как «пролетарское».

Специфика взгляда: 1. При социализме нет необходимости камуфлировать общественные отношения, право становится ненужным. Но позже появляется точка зрения, что социализм все же совместим с правом. Явным примером является новая экономическая политика.

2. Стучка отождествлял право с реально существующими общественными отношениями, которые носили классовый характер.

3. Там, где предполагают частнособственнические отношения, возникает право.

4. В 1919 г. зародилось первое советское понятие права. Оно представляло систему общественных отношений, соответствующих интересам господствующего класса и охраняемых организованной силой.

5. С течением времени появилось уточнение — право, является не только системой, но и формой общественных отношений, а именно: Конкретная форма проявления общественных отношений — само общественное отношение.

6. Распространенное значение приобретает концепция Иеринга, у которого право является защищаемыми принудительной силой интересами отдельных индивидуализированных субъектов, что у Стучки трансформируется в понятие классового интереса.

Таким образом, за период с 1917—1940 гг. учредили большое количество законодательных актов, которые закрепляли сущность и задачи государства, права трудящихся и своей целью ставили построение социализма.

Поскольку изъянов в советском праве оставалось немало, широко использовалось революционное правосознание. В свою очередь, это откладывало заметный отпечаток на практику применения права.

Важность рассмотрения данной темы заключается в том, что по мере развития, становления права, Россия все ближе подходила к демократии.

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ
НАХОЖДЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН
НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация. Правовые нормы относятся к каждому человеку, равны и едины, а также неотчуждаемы, государство не имеет достаточно прав, чтобы создать и отнестись какую-то конкретную обязанность к индивиду, такое поведение будет расценено произвольным. Частью гражданского общества также являются и иностранные граждане, которые составляют самостоятельную страту в социуме. Иностранец — это физическое лицо, имеющее гражданство другого государства. Основы правового статуса иностранных граждан указаны в части 3 ст. 62 Конституции Российской Федерации.

Ключевые слова: Чемпионат Мира, гражданство, Конституция, иностранные граждане, нахождение иностранных граждан на территории России.

© Gurianova A.

**ADMINISTRATIVE AND LEGAL ASPECT
OF THE PRESENCE OF FOREIGN CITIZENS
ON THE TERRITORY OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Abstract. The legal norms apply to each person, they are equal and unified, and also inalienable, the state does not have sufficient rights to create and assign a specific duty to the individual, such behavior will be regarded as arbitrary. Part of civil society is also foreign citizens who make up an independent stratum in society. A foreign citizen is an individual who has the citizenship of another state. The basis of the legal status of foreign citizens is specified in part 3 of Art. 62 of the Constitution of the Russian Federation.

Keywords: World Championship, citizenship, Constitution, foreign citizens, the presence of foreign citizens on the territory of Russia.

Одним из долгожданных событий предстоящего 2018 г. является Чемпионат Мира по футболу¹. Многие города Российской Федерации, где будут проводиться матчи, максимально усовершенствованы и оборудованы для болельщиков. Подобные мероприятия сближают государства и укрепляют международную связь, отражаясь, тем самым, и на других аспектах внешнеполитического существования России. Помимо новых трибун, стадионов и живописных панорам городов нашей страны, также должна быть выработана система обеспечения безопасности каждого гражданина.

Можно утверждать, что базисом для правового статуса личности любого граж-

¹ Чемпионат мира по футболу 2018 — 21-й чемпионат мира по футболу ФИФА, финальная часть которого пройдет в России с 14 июня по 15 июля 2018 г. Россия в первый раз в своей истории станет страной-хозяйкой мирового чемпионата по футболу, кроме того, он впервые будет проведен в Восточной Европе. Проведение чемпионата запланировано на 12 стадионах в 11 городах России.

данина являются права, свободы, гарантии и обязанности, указанные в Конституции РФ. Правовые нормы относятся к каждому человеку, равны и едины, а также неотчуждаемы, ведь государство не имеет достаточно прав, чтобы создать и отнести какую-то конкретную обязанность к индивиду, такое поведение будет расценено произвольным.

Частью гражданского общества также являются и иностранные граждане, которые составляют самостоятельную страту в социуме. Иностранец — это физическое лицо, имеющее гражданство другого государства.

Основа правового статуса иностранных граждан указана в ч. 3 ст. 62 Конституции РФ. Опираясь на нормативно-правовые акты, иностранных граждан, фактически находящихся на территории России, можно выделить следующую классификацию и разделить на несколько категорий граждан, которые имеют различный правовой статус¹:

- постоянно проживающие иностранные граждане (лицо, получившее вид на жительство),
- временно проживающие иностранные граждане (лицо, получившее разрешение на временное проживание),
- временно пребывающие иностранные граждане (лицо, прибывшее в Российскую Федерацию на основании визы или в порядке, не требующем получения визы, и получившее миграционную карту, но не имеющее вида на жительство или разрешения на временное проживание).

Первая категория граждан опирается на документ, который подтверждает право иностранца постоянно проживать в России, при этом иметь возможность покидать территорию РФ и возвращаться обратно. Вид на жительство выдают территориальные органы внутренних дел [1]. Также нужно отметить, что при наличии подобного документа не требуется специальное разрешение на осуществление трудовой деятельности².

Разрешение на временное проживание³ — документ, который предоставляет иностранному гражданину или лицу без гражданства право проживать на территории России в течение срока действия этого акта. Подобным вопросом занимаются органы внутренних дел, либо миграционные службы. Также существуют государственные квоты [6]. Сам документ представляет собой отметку в документе, удостоверяющем личность иностранного гражданина. Возможно получение этого разрешения в порядке, реализующимся без квот.

¹ Федеральный закон от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации».

² В соответствии с Федеральным законом от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ вид на жительство выдается иностранному гражданину на пять лет. До получения вида на жительство иностранный гражданин обязан прожить в Российской Федерации не менее одного года на основании разрешения на временное проживание. Количество продлений срока действия вида на жительство не ограничено. Для отдельных категорий иностранных граждан в соответствии с международными договорами (граждане Республики Беларусь, граждане Туркменистана) установлена возможность, минуя стадию получения разрешения на временное проживание, обратиться с заявлением о выдаче вида на жительство.

³ РВП может быть выдано в пределах квоты, а также без ее учета. Полный перечень документов, необходимый для подачи заявления на получение РВП (как в рамках квоты, так и без ее учета) указан на сайте ГУВМ МВД России по г. Москве. РВП выдается сроком на три года, его нельзя продлить. Если срок РВП истек, а иностранный гражданин все еще не получил вид на жительство, то ему придется выехать за пределы России.

Также нужно упомянуть, что существует третий вид пребывания иностранных граждан на территории России: с визой и без визы¹, как, например, со странами, являющимися участниками СНГ: Азербайджан, Армения, Белоруссия, Молдавия, Казахстан, Узбекистан, Украина, Таджикистан и Киргизия.

Вышеуказанные вопросы регулируются приказом приказ МВД России от 16 ноября 2017 г. № 859 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по оформлению, выдаче, продлению срока действия и восстановлению виз иностранным гражданам и лицам без гражданства».

Чтобы нахождение иностранных граждан было максимально комфортным и безопасным, в Российской Федерации существуют некоторые национальные режимы благоприятствования, которые урегулированы на законодательном уровне [5].

Становление законодательства, касающегося иностранцев, берет свое начало в период образования и укрепления Русского централизованного государства. В законодательных актах тех веков об иностранных гражданах имеются косвенные упоминания. Упоминание об иностранных купцах встречается во многих законодательных актах, касающихся торговли. Так, в ст. 7 и 8 Белозерской уставной грамоты 1488 г. устанавливался точный размер пошлин для иностранных купцов.

Законодательные акты рассматриваемого периода содержали нормы, касающиеся иностранных граждан, но в основном по вопросам торговли и их прибытия в Российское государство.

В период Смуты Российское государство было закрытым от иностранцев, но несмотря на это правовой статус продолжал развиваться, что к моменту Советского времени рассматривало вопрос о регулировании правового статуса иностранцев как одну из важнейших задач. Можно отметить, что в своем развитии советское законодательство об иностранцах прошло несколько этапов: октябрь 1917 г. — до образования СССР в декабре 1922 г.; декабрь 1922 г. — до принятия Конституции 1936 г.; принятие Конституции 1936 г. — до принятия Конституции 1977 г. [4].

Можно со всей очевидностью говорить о том, что в 1991 г. с распадом СССР завершился процесс развития советского законодательства об иностранцах и начался современный этап его развития.

На данный момент, права и обязанности иностранных граждан схожи с полным объемом, предоставляемым гражданам России. Иностранцы также имеют право на жизнь, трудоустройство, получение скорой медицинской помощи, образование, исполняют такие обязанности, как выплата налогов, должная мера поведения. Существуют различия в том, что, например, иностранный гражданин не может принимать участие в политической жизни России, не имеет право свободного перемещения по территории государства, трудовую деятельность возможно реализовывать только при наличии разрешения на работу. Нахождение иностранных граждан может быть законным и незаконным, но ни одно из них не влечет за собой получение полного объема прав и обязанностей.

Если с законным пребыванием граждан все ясно, то незаконно проживающие

¹ Российская виза представляет собой машиночитаемую наклейку, предназначенную для вклеивания в паспорт. Имя владельца визы транскрибируется кириллицей. Заголовки полей даны на русском и английском языках, однако заполняются поля только по-русски. Машиночитаемая полоса содержит написание имени в транслитерации кириллицы на латиницу, которое может отличаться от написания имени в соответствующем поле визы.

иностранцы могут представлять реальную угрозу окружающим людям, в зависимости от способа проникновения на территорию государства и мотивов переезда:

- граждане, которые не нарушали правил въезда в государство, но просрочили визу или действие разрешения на временное проживание.

- Граждане, незаконно пересекшие границу России.

Лица, имеющие, как уже говорилось выше, вид на жительство, разрешение на временное проживание, либо визу, либо иные предусмотренные законодательством РФ документы, которые доказывали право иностранца на пребывание (проживание) в Российской Федерации, признаются законно находящимся.

Помимо гражданских прав и обязанностей, существует также административно-правовая ответственность для иностранных граждан, которые нарушили правила нахождения на территории России. Статья 18.8 КоАП РФ предусматривает различные санкции, в зависимости от того, какие именно положения были нарушены. Иностранцев могут обязать заплатить штраф, либо выдворить за территорию государства. В ст. 34 Федерального закона от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ указан порядок административного выдворения иностранного гражданина за пределы России. Из документа следует, что выдворение иностранца может происходить как за его счет, так и за счет государственного бюджета. Федеральный орган исполнительной власти в сфере миграции контролирует исполнение наложенных на иностранца санкций, которые подразумевают выдворение за пределы Российской Федерации в виде принудительного или самостоятельного выезда из России.

Приказ Минюста России, МИД России, ФМС России, ФСБ России от 19 мая 2014 г. № 100/7509/375/271 «Об утверждении Порядка организации взаимодействия вышеперечисленных органов по административному выдворению за пределы государства иностранных граждан и лиц без гражданства в форме принудительного и контролируемого перемещения через Государственную границу Российской Федерации» способствует более слаженной работе государственных органов, так как сфера деятельности приказа распространяется на конкретные случаи.

Порядок выдворения иностранного гражданина подразумевает собой определенный порядок, который указан в ст. 32.10 КоАП РФ. При административном выдворении гражданин покидает страну добровольно в течение пяти дней с момента вынесенного решения, либо принудительно передается государственным органам иностранного государства. В обоих случаях о пересечении границы уведомляются властные органы. Исполнение постановления может представлять собой либо двусторонний, либо односторонний акт.

Также существует определенная инструкция по выдворению иностранных граждан, которая указана в приказе ФСБ России от 23 декабря 2008 г. № 631. Например, иностранный гражданин не будет подвергнут санкциям, если на территории иностранного государства к нему могут применяться пытки. Беженцы также имеют возможность остаться на территории России. Решение об административном выдворении принимает судья, если речь идет не о правилах въезда, которые регулируются должностными лицами пограничного органа власти. При задержании иностранных граждан, нарушающих правила нахождения на территории страны, составляется протокол об административном правонарушении, на основании которого уполномоченным органом выдается постановление, после чего иностранный гражданин направляется в специально отведенные специальные помещения. Данный аспект регулируется постановлениями Правительства РФ от 30 де-

кабря 2013 г. № 1306 «Об утверждении Правил содержания (пребывания) в специальных учреждениях Министерства внутренних дел Российской Федерации или его территориального органа иностранных граждан и лиц без гражданства, подлежащих административному выдворению за пределы Российской Федерации в форме принудительного выдворения за пределы Российской Федерации, депортации или реадмиссии», от 30 декабря 2013 г. № 1306 г. Москва «Об утверждении Правил содержания (пребывания) в специальных учреждениях Федеральной миграционной службы иностранных граждан и лиц без гражданства, подлежащих административному выдворению за пределы Российской Федерации в форме принудительного выдворения за пределы Российской Федерации, депортации или реадмиссии». Из вышеуказанных документов следует, что специальное учреждение принимает и размещает иностранных граждан при наличии соответствующего решения суда или Министра внутренних дел РФ (его заместителя) либо руководителя (начальника) соответствующего территориального органа МВД России. В самом начале иностранцы знакомятся с правилами и распорядком учреждения, подписываются, позже подлежат личному досмотру, дактилоскопированию и фотографированию. Комнаты в помещении соответствуют санитарным нормам, где не менее 6 кв. метров на человека. Несмотря на нахождение иностранных граждан в специальном учреждении, у них существуют права на получение различной информации, личную безопасность, питание, на 8-часовой сон в ночное время, спальное место, вежливость сотрудников. Помимо этого, существуют и такие обязательства, как, например, соблюдение правил содержания, выполнение требований сотрудников, соблюдение гигиены и безопасности, соответствующего поведения. Иностранцы находятся в специальном учреждении до исполнения соответствующего решения об административном выдворении за пределы Российской Федерации в форме принудительного выдворения за пределы Российской Федерации, депортации или реадмиссии.

Рассмотрев вопрос об административно-правовом регулировании нахождения иностранных граждан, стоит перейти к особым правилам, которые возникают только во время массовых мероприятий. Регламент, установленный по ст. 20 Федерального закона от 18 июля 2016 г. №109-ФЗ «О постановке на миграционный учет иностранцев и апатридов», принуждает иностранных граждан получить временную регистрацию по месту нахождения в первые семь рабочих дней с момента прибытия в Россию на место временного проживания.

С 1 июня по 12 июля 2017 г. на территории Сочи, Москвы, Казани и Санкт-Петербурга, а также с 25 мая по 25 июля 2018 г. в таких городах, как Екатеринбург, Калининград, Нижний Новгород, Москва, Волгоград, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Саранск, Сочи, Самара регистрация по месту пребывания или временного проживания должна осуществляться в течение 24 часов с момента приезда в место пребывания и регистрации.

Предоставить пакет документов может принимающая сторона либо сам иностранный гражданин в территориальное отделение МВД России [3].

Подводя итоги работы, можно сказать, что регулирование правил нахождения иностранных граждан¹ на территории Российской Федерации формировалось длительное время, что к настоящему моменту создало определенные нормативно-

¹ Иностранец — это лицо, которое не является гражданином Российской Федерации и имеет гражданство иностранного государства.

правовые нормы, нарушение которых влечет за собой применение санкций, указанные российским законодательством, в зависимости от обстоятельств. Например, как уже было рассмотрено выше, возможно наложение штрафа, либо выдворение за пределы Российской Федерации.

Если говорить о специальных юридических нормах, применяемых, например, в случае прохождения мероприятий на территории РФ, как Чемпионата Мира по футболу в 2018 г., то их регулирование и обеспечение гарантирует комфортные условия и безопасность для всех граждан.

Чтобы оценить иностранного гражданина, как полноценный элемент общества, то стоит обратиться к вышеприведенной классификации, оценить мотивы его нахождения в Российской Федерации, а также способ пребывания и перемещения в страну.

Также никогда не стоит забывать, что граждане Российской Федерации и лица без гражданства, а также иностранные граждане, также обладают определенным спектром прав и обязанностей, установленных Конституцией РФ.

Литература

1. Административная деятельность органов внутренних дел: Часть особенная : учебник / Анисимова Н. П. [и др.]. 3-е изд., с изм. и доп. М. ; Изд-во Моск. акад. МВД России, Щит, 2001.
2. Олефир, В. М. Административная ответственность иностранных граждан в СССР : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Киев, 1988.
3. Административное право Российской Федерации : учебник / А. П. Алехин, А. А. Кармолицкий, Ю. М. Козлов. 3-е изд., испр. и доп. М. : Зерцало-М, 2003.
4. Алешин, В. В. Иностранцы граждане: проблемы интернирования // Юрист. 2000. № 2. С. 2—5.
5. Дорофеева, Ю. А. Ограничения прав иностранных граждан и апатридов в Российской Федерации // Вестник института права СГЭА: Актуальные проблемы правоведения. 2002. № 3. С. 73—78.

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Аннотация. В статье рассматриваются особенности правового регулирования социального обеспечения лиц с ограниченными возможностями; источники, определяющие государственную политику в сфере социального обеспечения и защиты инвалидов в Российской Федерации. Автор отмечает основные цели государственной политики в данной сфере: обеспечение инвалидам равных с другими гражданами возможностей в реализации гражданских, экономических, политических и других прав и свобод, предусмотренных Конституцией РФ. Автор указывает на необходимость строгого контроля со стороны государства за предоставлением инвалидам достаточной помощи и социальной поддержки, так как нормативное закрепление не дает гарантий того, что инвалидам будет предоставлена достойная помощь для дальнейшей жизни.

Ключевые слова: инвалид, пенсия, государственная политика в сфере социального обеспечения.

© Dyurikenova E.

FEATURES OF THE LEGAL REGULATION OF SOCIAL SECURITY FOR PERSONS WITH DISABILITIES

Abstract. The main normative source determining the state policy in the sphere of social security and protection of the disabled in the Russian Federation is the Federal Law «On the Social Protection of Persons with Disabilities in the Russian Federation». The goal of the state policy in this area is to provide disabled people with equal opportunities with other citizens in the implementation of civil, economic, political and other rights and freedoms provided for by the Constitution of the Russian Federation, and in accordance with generally recognized principles and norms of international law and international treaties of the Russian Federation. However, in practice it is not always possible to provide the disabled with sufficient assistance and necessary support. Unfortunately, despite a rather progressive rehabilitation program for people with disabilities, it is difficult to live in equal conditions with other citizens. The normative consolidation does not guarantee that disabled people will be given worthy assistance for later life.

Keywords: invalid, pension, state policy in the sphere of social security.

Государственная политика в сфере социального обеспечения и защиты инвалидов в Российской Федерации базируется на Конституции РФ и иных федеральных законах, основным из которых является Федеральный закон от 24 ноября 1995 г.

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **И. В. Тимонина.**

181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации».

В соответствии с Федеральным законом от 28 декабря 2013 г. № 400-ФЗ «О страховых пенсиях» пенсия по инвалидности назначается при установлении гражданину I, II или III группы инвалидности.

Понятие инвалида, порядок и условия получения группы инвалидности устанавливается Федеральным законом «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации».

Согласно ст. 1 указанного Закона «инвалид — лицо, которое имеет нарушение здоровья со стойким расстройством функций организма, обусловленное заболеваниями, последствиями травм или дефектами, приводящее к ограничению жизнедеятельности и вызывающее необходимость его социальной защиты».

«Ограничение жизнедеятельности — полная или частичная утрата лицом способности или возможности осуществлять самообслуживание, самостоятельно передвигаться, ориентироваться, общаться, контролировать свое поведение, обучаться и заниматься трудовой деятельностью».

В любом развитом государстве приоритетной целью является защита тех слоев населения, которые не могут обеспечивать себя сами, поэтому инвалиды имеют право на получение страховой или социальной пенсии. Размер пенсии зависит от группы инвалидности.

Инвалиды первой группы составляют граждане, не работающие, не способные к самообслуживанию, которые, в большинстве случаев, не могут самостоятельно передвигаться.

Для лиц с ограниченными возможностями предусмотрены следующие льготы:

1. Обеспечение в соответствии со стандартами медицинской помощи по рецептам врача (фельдшера) необходимыми лекарственными препаратами, изделиями медицинского назначения, а также специализированными продуктами лечебного питания для детей-инвалидов;

2. Предоставление при наличии медицинских показаний путевки на санаторно-курортное лечение, осуществляемое в целях профилактики основных заболеваний;

3. Бесплатный проезд на пригородном железнодорожном транспорте, а также на междугородном транспорте к месту лечения и обратно.

Также, для лиц с ограниченными возможностями предусматриваются дополнительные льготы и, при необходимости, натуральная помощь:

1. Бесплатный проезд в городском пассажирском транспорте (кроме такси и маршрутного такси);

2. Бесплатный проезд сопровождающего лица на всех видах городского пассажирского транспорта (кроме такси и маршрутного такси). Предоставляется инвалиду I группы;

3. Право на получение бесплатной второй путевки для сопровождающего лица, бесплатный проезд сопровождающего лица междугородным транспортом к месту лечения и обратно, а также на пригородном железнодорожном транспорте. Предоставляется инвалиду I группы (в рамках набора социальных услуг);

4. Оплата в размере 50% стоимости занимаемой общей площади жилых помещений (в коммунальных квартирах — жилой площади) государственного жилищного фонда;

5. Оплата в размере 50% стоимости коммунальных услуг (отопления, водоснабжения, канализации, горячего водоснабжения (подогрева воды), электроэнергии,

газа) независимо от вида жилищного фонда. В домах, не имеющих центрального отопления, предоставляется скидка в размере 50% от стоимости топлива, приобретаемого в пределах норм, установленных для продажи населению;

6. Социальное обслуживание на дому. Неработающие инвалиды I и II групп;

7. Стационарное социальное обслуживание. Инвалиды I и II групп, частично или полностью утратившие способность к самообслуживанию.

Очень важной является натуральная помощь в форме обслуживания на дому инвалидов I и II группы, так как по статистическим данным большая часть инвалидов в России проживает в одиночестве.

Если граждане трудоспособного возраста проживают преимущественно с супругами или детьми и соответственно получают от них необходимый уход и помощь, то с гражданами в возрасте 60—70 лет все гораздо сложнее, так как в этом возрасте люди живут обособленно. К сожалению, зачастую в пожилых супружеских парах оба супруга имеют инвалидность.

По статистике 80% взрослых детей, живущих отдельно от своих нетрудоспособных родителей регулярно оказывают им материальную или натуральную помощь и необходимый уход во время болезни.

Сложнее тем гражданам, у которых нет родственников и им приходится самостоятельно обеспечивать себя денежными средствами. Речь идет об инвалидах трудоспособного возраста. Необходимо отметить, что государственная политика в сфере трудоустройства граждан как никогда развивается и совершенствуется.

Необходимо отметить, что Законом установлены определенные гарантии при трудоустройстве инвалидов, путем проведения следующих мероприятий:

1. Установления в организациях независимо от организационно-правовых форм и форм собственности квоты для приема на работу инвалидов и минимального количества специальных рабочих мест для инвалидов;

2. Резервирования рабочих мест по профессиям, наиболее подходящим для трудоустройства инвалидов;

3. Стимулирования создания предприятиями, учреждениями, организациями дополнительных рабочих мест (в том числе специальных) для трудоустройства инвалидов;

4. Создания инвалидам условий труда в соответствии с индивидуальными программами реабилитации, абилитации инвалидов;

5. Создания условий для предпринимательской деятельности инвалидов;

6. Организации обучения инвалидов новым профессиям.

Нельзя сказать, что данная программа не является действенной. По статистике оплачиваемая работа или доходное занятие есть у 16% инвалидов. Среди 30- и 40-летних инвалидов доля занятых достигает 27%. В этом возрасте в основном работают инвалиды с III группой инвалидности, почти половина из них имеют трудовой доход. Для инвалидов II группы трудовая деятельность характерна реже — 15%¹.

¹ Малева Т. М. Инвалидность и социальное положение инвалидов в России. М. : Издательский дом «Дело», 2017.

**Доля инвалидов, у которых есть оплачиваемая работа
или доходное занятие, по группам, %**

Возраст	I группа	II группа	III группа	Всего
18–29 лет	2,2	15,2	39,8	20,3
30–39 лет	8,6	14,6	47,4	26,7
40–49 лет	6,0	15,0	45,1	26,6
50–59 лет	2,9	13,4	32,3	21,0
60–72 лет	0,8	5,4	10,8	7,1
18–72 лет	3,1	9,7	26,2	15,7

Несмотря на перспективные показатели нельзя не учесть и степень социализации граждан. Для этого и существуют различные программы по реабилитации граждан, которые включают в себя:

- Развитие духовных и физических способностей;
- Содействие в выполнении соответствующей деятельности, при невозможности получения прогрессивного образования (при выполнении неквалифицированной работы);
- Установление реального и более комфортного контакта с внешним миром;
- Поддержка, повышение и постоянное восстановление физических и моральных сил, а также душевного равновесия;
- Облегчение бытовых и жилищных условий, организация и проведение свободного времени, полноценное участие в общественной и культурной жизни;
- Необходимость включения в процесс реабилитации и адаптации не только граждан, как пациентов, но и членов его ближайшего окружения.

Подводя итоги, необходимо отметить, что государство старается всеми силами обеспечить материально и натурально инвалидов социальной поддержкой. Самым главным является программа по социализации и адаптации граждан, на которую и необходимо сделать наибольший упор.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что людям с ограниченными возможностями государством предоставляется вся необходимая помощь для их достойного проживания, обучения и адаптации в обществе.

ДЕМОКРАТИЯ ПО-АМЕРИКАНСКИ

Аннотация. В данной статье мы затронем основные нормативные акты, принадлежавшие США, а также рассмотрим их несоблюдение. Более того, убедимся, как за маской праведности и справедливости, может скрываться беззаконие и насилие.

Ключевые слова: война, ООН, НАТО, демократия США, несоответствие США собственным предписаниям.

© Zueva V.

AMERICAN-STYLE DEMOCRACY

Abstract. In this article, we will touch on the main normative acts that have been right for the US, and also consider their non-compliance. Moreover, we will see how behind the mask of righteousness and justice, lawlessness and violence can be hidden.

Keywords: war, UN, NATO, democracy of the USA, the United States does not comply with its own requirements.

Соединенные Штаты Америки провозглашают себя правовым, демократическим, федеративным и светским государством. Но так ли это на самом деле? После распада СССР, когда мир стал однополярным, США стали доминировать, ситуация с демократией и правами человека резко поменялась не в лучшую сторону.

В качестве примера мы можем рассмотреть ситуацию, возникшую в Сербии после 1990 годов, связанную с автономным краем Косово. Югославия появилась в 1918 году, как союз Югославянских народов, после окончания Первой мировой войны. Благополучно она просуществовала до 80-х годов XX века. Вскоре появились противоречия, в ходе которых возникла реальная возможность распада государства. Причинами распада стали:

1. Неравномерность экономического развития регионов Югославии.
2. Разная конфессиональная принадлежность (православие, католицизм, ислам).
3. Отсутствие гибкости в управлении центрального руководства Югославии, так как преемники Иосипа Тито не обладали гибкостью и умением сглаживать острые углы
4. Политика невмешательства, проводимая генсеком ЦК КПСС — М. С. Горбачевым.

Страны Запада, в первую очередь США, напротив усилили свое внимание к ситуации в странах Центральной и Восточной Европы. В 1984 году по решению американского конгресса был учрежден Национальный фонд в поддержку демократии, в задачу которого входило всячески содействовать распространению принципов западной демократии в данном регионе, что, в свою очередь, рассматривалось как средство вытеснения советского влияния. Администрация США поручила фонду

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **Т. М. Химич.**

работать над созданием в восточноевропейских странах различных оппозиционных структур: политических партий, свободных профсоюзов, неформальных группировок. В 1986 году заместитель госсекретаря Дж. Уайтхед предпринял турне, в ходе которого он посетил все государства-члены ОВД. Во время поездки представитель США прямо заявил руководству восточноевропейских стран, что предоставление экономической и финансовой помощи зависит от степени приближения этих государств к американским ценностям и образу жизни.

Благодаря политике Тито население сербского косовского края стало состоять из мусульман — албанцев. Милошевич, глава Сербии, стал проводить политику ограничения автономии Косово. А Косово провозгласило свою независимую республику. В Сербии началась война мусульман с православными христианами, а точнее говоря — гражданская война. Международные организации сочли себя вправе вмешаться в конфликт, происходивший внутри независимого государства. Они заявили, что необходимо предпринять ряд мер, которые будут направлены на разрешение конфликта. Эти меры заключались в том, что на Союзную Республику Югославию (в нее входили Сербия и Черногория) были наложены чрезвычайно строгие штрафные санкции. Резолюции ООН (1992 г.) предписывали полное исключение Союзной Республики Югославии из всех международных организаций в Европе и изоляцию сербской территории от всего остального мира. Результатом этих мер стало то, что в Югославии оказались заблокированы все транспортные перевозки, закрыты все морские гавани и порты, перекрыты газопроводы, заморожены счета сербских фирм за границей, прекращены все заграничные инвестиции. В стране наступил хаос: дома, школы, больницы не отапливались, за хлебом выстраивались огромные очереди. Меры, предпринятые ООН против Югославии, нанесли этой стране огромный экономический ущерб. Блокада Югославии означала постепенное разрушение и в конечном счете полный паралич хозяйственного развития в республике¹. Такая политика «двойного стандарта», применявшаяся по отношению к разным участникам гражданской войны и игнорирование интересов одной из сторон конфликта привело к тому, что все попытки дипломатического решения конфликта, принимавшиеся миротворческими организациями, зашли в тупик. Запад отрицал независимую политику серба Милошевича, что привело к применению американской и европейскими демократиями к беспрецедентному способу «урегулирования» внутреннего конфликта: в марте 1999 года началась агрессия НАТО против республики Югославии. ООН оказалась не в состоянии воздействовать на натовских генералов, не помогли протесты России (глава Правительства РФ Е. Примаков, узнав о начале бомбардировок Югославии развернул самолет над Атлантикой и вернулся домой). Россия заявила, что вмешательство во внутренние дела суверенного государства требует санкции ООН, непременным условием которой является единодушие всех великих держав. Известный российский ученый-юрист, дипломат с большим стажем О. Н. Хлестов писал, что краеугольным камнем современного международного правопорядка является то, что «использование вооруженной силы в международных отношениях правомерно лишь в двух случаях:

- 1) при осуществлении права на самооборону;
- 2) по решению Совета Безопасности ООН против нарушителя мира или агрессора».

Следовательно, если НАТО осуществит принудительные действия без санкции

¹ Валецкий О. В. Югославская война 1991—1995. Крафт+. 2011. С. 74.

ООН, это взорвет всю правовую систему, на которой зиждутся отношения между союзниками мирового сообщества¹. Несмотря на разрушения и жертвы кризисную ситуацию разрешить не удалось. Летом 1999 в Косово введены международные миротворческие войска, выполнявшие разграничительные задачи. Война в Югославии в 1999 г. была позорной и жестокой. Она продлилась 78 дней. По информации властей Югославии с 24 марта по 10 июня 1999 г. общее количество погибших гражданских лиц составило свыше 1700 человек, в том числе 400 детей, около 10 тыс. человек были серьезно ранены. В результате ракетно-бомбовых ударов был нанесен значительный ущерб не только военным сооружениям, но и гражданским объектам². Невзирая на 78-дневную агрессию НАТО во главе с США, Союзная Республика Югославия хотя и понесла огромные потери, но не была уничтожена. Страна выстояла. Воля большинства югославов не была сломлена. И это, пожалуй, один из главных итогов конфликта Югославии с НАТО. Косовские албанцы также провозгласили независимость и создали Республику Косово. Поскольку власти Сербии эту республику, естественно, не признали, в крае фактически возникло двоевластие. Оплот современной демократии США нарушили все международные договоры, разрушили республику Югославию, признали самостоятельность Косово, нарушив все международные законы, и тем самым растоптав демократию. Хотя о ней не может идти и речи.

Широко известно, что США считали себя главным гарантом соблюдения прав человека. В Конституции, в поправках V и XIII, было прописано, что ни рабство, ни подневольная работа, если только они не являются наказанием за преступление, за которое лицо надлежащим образом было осуждено, не должны существовать в Соединенных Штатах или в каком-либо ином месте, подчиненном их юрисдикции³.

Поправка V. Ни одно лицо не должно привлекаться к ответственности за преступление, караемое смертью, либо за иное позорящее преступление иначе как по представлению или обвинительному заключению большого жюри, за исключением дел, возбуждаемых в сухопутных или морских частях либо в милиции, призванной на действительную службу во время войны или опасности, угрожающей обществу; ни одно лицо не должно за одно и то же правонарушение дважды подвергаться угрозе лишения жизни или телесного наказания, не должно принуждаться в каком-либо уголовном деле свидетельствовать против себя, не должно лишаться жизни, свободы⁴.

В 1949 году США подписана Женевская конвенция о защите гражданского населения во время войны, также рассматривавшая права и свободы людей. Рассмотрим часть статьи № 3: В случае вооруженного конфликта, не носящего международного характера и возникающего на территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон, каждая из находящихся в конфликте сторон будет обязана применять как минимум следующие положения: лица, которые непосредственно не принимают участия в военных действиях, включая тех лиц из состава вооруженных сил, которые сложили оружие, а также тех, которые перестали принимать участие в военных действиях вследствие болезни, ранения, задержания или по любой другой

¹ Хлестов. О. Н. Если по Югославии нанесут удар // Независимая газета. 1998. 24 октября. С. 5.

² Мяло К. Г. Россия и последние войны XX века. М. : Вече, 2002. С. 256.

³ Конституция США: принята Конституционным Конвентом 17 сентября 1787 г. (с учетом поправок).

⁴ Там же.

причине, должны при всех обстоятельствах пользоваться гуманным обращением без всякой дискриминации по причинам расы, цвета кожи, религии или веры, пола, происхождения или имущественного положения или любых других аналогичных критериев¹. Но соблюдалась ли собственная Конституция или же данное международное соглашение в действительности?

Многим людям известна история Гуантанамо. Как так получилось, что на Кубе находится Гулаг нашего времени? Почему одна из самых отвратительных американских тюрем, окруженная завесой тайны, расположена в стране, с которой США воюет с времен холодной войны? Все началось с 1898 г., когда США заключили договор об аренде данной территории, по которому в заливе была размещена военная база. В следующие полвека позиция американского милитаризма на Кубе укреплялась, а уже в 2002 г., после событий 11 сентября 2001 г. — взрыва башен-близнецов в Нью-Йорке, была открыта тюрьма в Гуантанамо, которая и стала полигоном секретной программы пыток. Америка начала планомерную борьбу с терроризмом и вскоре развернула боевые действия в Афганистане. Секретные допросы, пытки, перевозка людей из других стран — все это началось как раз после 11 сентября. Администрация Буша пыталась в обход международного права ввести практику пыток. Чтобы найти юридическое оправдание использования этих методов был принят акт, разрешающий использование военной силы против террористов. У Правительства появился карт-бланш, этот документ разрешал ЦРУ захватывать, задерживать и даже убивать любого заведомого члена Аль-Каиды. Или при более широкой трактовке любого человека, предположительно связанного с терроризмом. Через день ЦРУ уже изложило свои планы по созданию секретных тюрем за рубежом, там люди, которым не предъявлено никаких обвинений в преступлениях.

А юридический советник белого дома Джон Ю систематизировал правовую базу для зверских методов, десятилетия находившиеся под запретом. В данном месте находились 779 человек: мужчин и юношей. Многие из них прошли через жестокие допросы. Их заставляли принимать положение, в котором они испытывали сильный стресс, заковывали в кандалы и принуждали стоять сутками без возможности сходить в туалет, испражняться зачастую приходилось на самих себя. Но это ничто по отношению с изнасилованиями. Как говорили выпущенные на свободу заключенные: охранники уводили их в изолированные части тюрьмы и насиловали. На узников натравливали собак, что мусульманами воспринималось особенно болезненно. Оскорбление религиозных чувств администрацией широко использовалось. Например, женщина военная служащая запускала руку в нижнее белье и после этого пачкала лицо заключенного. А для мусульманина нет ничего хуже, чем прикосновение к незаконной женщине. Кроме того, охрана мешала молитвам и оскверняла Коран. Широко использовалось давление на органы восприятия. К использованию таких методов в 2002 призвал лично Рамсфелд (министр обороны с 1975—1977 гг.; 2001—2006 гг.), одоблив суровое обращение с заключенными. Многие заключенные были отпущены или переведены в другие тюрьмы без суда и следствия. Но 149 человек по—прежнему там оставалось. У них не было никакой защиты по Женевской конвенции, несмотря на то, что она им положена по ст. 3., не было возможности нанять адвоката. Разве это не оскверняет «идеалы» Америки?

¹ Женевская конвенция о защите гражданского населения во время войны 12 августа 1949 г.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ КОНСТИТУЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Зарождение и развитие Конституции сугубо индивидуальный процесс, который протекает в каждом государстве по-разному. Становление новой Конституции почти всегда тесно связано с социально-экономическими и политическими изменениями в жизни страны, которые Конституция закрепляет или отвергает. Поэтому большую роль играет история развития конституции, которая помогает лучше понять структуру и сущность Конституции.

Ключевые слова: история развития конституции, Конституция РФ.

© Kupriyanova M.

HISTORY OF THE CONSTITUTION OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The emergence and development of the Constitution is a highly individual process that takes place in each state in different ways. The formation of a new Constitution is almost always closely connected with the socio-economic and political changes in the life of the country, which the Constitution fixes or rejects. Therefore, the history of the development of the constitution plays an important role, which helps to better understand the structure and essence of the Constitution.

Keywords: the history of the development of the Constitution, the Constitution of the Russian Federation.

Все правовые вопросы: уголовного, гражданского, административного, трудового права — явно или скрыто исходят из Конституции. Конституция помогает найти ответ на любой правовой вопрос, независимо от сферы его действия. К Конституции обращаются и обычные граждане в поиске своих прав и свобод, и госслужащие, права и обязанности которых определены в Конституции.

Зарождение и развитие Конституции сугубо индивидуальный процесс, который протекает в каждом государстве по-разному. Становление новой Конституции почти всегда тесно связано с социально-экономическими и политическими изменениями в жизни страны, которые Конституция закрепляет или отвергает. Поэтому большую роль играет история развития конституции, которая помогает лучше понять структуру и сущность Конституции.

В своем историческом и политическом развитии Россия сменила пять конституций: 1918 г., 1925 г., 1937 г., 1978 г., 1993 г. Каждая конституция функционировала определенный промежуток времени: Конституция 1918 г. — 7 лет, 1925 г. — 12 лет, 1937 г. — более 40 лет, 1978 г. — 15 лет, что демонстрирует ее стабильную эволюцию.

Конституция меняется под влиянием множества факторов: политические и социально-экономические взгляды различных социальных групп, изменение формы правления или политического режима и отношение к государству и праву.

В России возникновение новой конституции всегда было тесно сопряжено с масштабными общественно-политическими потрясениями: революции, распад или образование нового государства, резкая смена политического режима.

Новая конституция всегда подводит черту под конкретным историческим опытом, обобщает его содержание.

В первые конституционные идеи стали зарождаться в России в начале 19 века. Главным источником конституционных идей являлась либерально-настроенная дворянская аристократия, она предлагала осуществить с помощью реформ переход к конституционной монархии, боролась за установление демократического режима и ограничения произвола полиции. Первыми конституционными проектами в Российской империи были «План государственного преобразования» (1818 г.) графа М. М. Сперанского и «Государственная уставная грамота Российской империи» (1809 г.) князя Н. Н. Новосильцева. Поэтому большую роль играет история развития конституции, которая помогает лучше понять структуру и сущность Конституции. В основу государственного устройства страны Сперанский предлагал положить принцип разделения властей на законодательную, исполнительную и судебную. Законодательная власть осуществляется через систему выборных органов: на местах создаются волостные, окружные и губернские Думы, а в центре — Государственная Дума — высший законодательный представительный орган страны. Законодательная инициатива принадлежит правительству, но никакой новый закон не может быть издан без рассмотрения в Думе; утверждает его император. Закон, отвергнутый большинством голосов Думы, «остаётся без действия». Государственная Дума осуществляет контроль за исполнительной властью — правительством, министры которого ответственны перед ней за свои действия.

Судебная власть, по проекту М. М. Сперанского, реализуется системой судов, состоящих из назначаемых чиновников и выборных присяжных заседателей. Высший судебный орган страны — Сенат — избирается членами губернских Дум.

Вершиной системы управления, верхней палатой парламента является Государственный Совет, члены которого назначаются председательствующим в нем государем [1].

Особого внимания заслуживают конституционные идеи декабристов, нашедшие отражение в «Русской правде» Н. М. Пестеля и «Конституции» Н. М. Муравьева. По «конституции» Н. П. Муравьева Россия провозглашалась конституционной монархией, происходило разделение властей на три ветви: законодательная власть - Народное вече, исполнительная власть — императору, судебная власть - Верховному судилищу, провозглашались демократические права и свободы.

Однако новаторские идеи декабристов так и остались нереализованными, потому что политическая система и социально-экономическая структура того времени не были готовы к таким масштабным преобразованиям. Законодательство начала XIX в. стояло на страже самодержавия, а новая конституция предлагала его ликвидировать.

Александр II освободив в 1861 г. крепостных крестьян, хотел даровать своему народу конституцию, но данным начинаниям не суждено было воплотиться в жизнь из-за трагической гибели императора.

Буржуазно-демократическая революция 1905 г. подтолкнула императора Николая II сделать первые шаги по переходу от монархической формы правления к республиканской. Манифест от 1905 г. учреждал Государственную Думу — первый

русский парламент, обладающий законосовещательными правами, даровал гражданам империи избирательные права. Манифест от 17 октября 1905 г. «Об усовершенствовании государственного порядка» был еще более прогрессивным и наделял Государственную Думу законодательными функциями. Впервые население империи получало неотъемлемые гражданские права и свободы: свобода совести, слова, вероисповедания, собраний, союзов и личной неприкосновенности. Манифест от 19 октября 1905 года создавал в России новый государственный орган — Совет министров, наделенный высшими исполнительными полномочиями.

Русский политолог Н. И. Лазаревский утверждал: «Акты 1905—1906 года учреждали конституционный строй, который ограничивал основы самодержавия парламентом. Но конституционный процесс начавшийся в до октябрьской России был прерван потрясениями октября 1917 года» [2].

Конституционные идеи после потрясений октября 1917 г. были направлены на слом монархической системы государственного управления и закрепления центральной роли пролетариата в управление государством. В этот период большевиками издается большое количество самых различных декретов: Декрет о введении восьмичасового рабочего дня, Декрет о демократизации армии; Декрет о создании народных судов и революционных трибуналов; Декреты о свободе совести, церковных и религиозных обществах и о введении западноевропейского календаря. Данные нормативно-правовые акты закрепляли право пролетариата на власть и утверждали центральное место партии большевиков в управление государством.

Конституционные идеи большевиков были основаны на утопических идеях «пожара мировой революции» и скором построении коммунизма во всем мире. В Конституции была обозначена главная задача пролетариата и партии большевиков — уничтожить все элементы капиталистической экономики и старый государственный строй.

От первой конституции 1918 г. до ныне действующей Конституции Российской Федерации 1993 г. конституционное законодательство в своем становлении прошло длительный, тернистый путь.

Первая конституция РСФСР была утверждена постановлением V Всероссийского съезда советов рабочих, крестьянских, красноармейских и казачьих депутатов 10 июля 1918 г. Конституция 1918 г. действовала в течение 5 лет и являлась конституцией переходного государства, которое совершило резкий скачок от капиталистической системы к социализму.

Она юридически оформляла диктатуру пролетариата и объявляла его главным источником власти в стране. Первая конституция создала орган представительной демократии — Советы.

Утверждалось равноправие граждан независимо от их национальности и расы. Однако официальная идеология власти пролетариата нашла свое отражение в ограничении избирательных прав духовенства, бывших полицейских, представителей дворянства. Неравноправным было положение рабочих и крестьян при формировании органов государственной власти всех уровней, рабочие обладали весомым приоритетом. Главной целью государства, основанного на диктатуре пролетариата было окончательный переход к социализму и полное уничтожение бывшего господствующего класса эксплуататоров.

Конституция 1918 г. предполагала федеративное территориальное устройство, основанное на тесном взаимодействии центральных и местных органов государ-

ственной власти.

В 1922 г. с образованием СССР Конституция РСФСР утрачивает свою индивидуальность и начинает полностью копировать Всесоюзную конституцию.

Вторая конституция 1925 года была принята вслед за Всесоюзной конституцией 1924 года и полностью копировала ее. Конституция 1925 г. отразила относительную стабильность государства и общества после завершения гражданской войны и образования нового государства — СССР. Она тщательно регулировала полномочия высших органов государственной власти: компетенцию ВЦИК и СНК, разграничивала полномочия центральных и местных органов власти, разработала государственную символику.

Конституция 1937 г. была составлена на основе конституции СССР 1936 г., она провозглашала завершение построения начал социалистического государства. Третья конституция РСФСР как и всесоюзная Конституция 1936 г. была самой демократической в мире, но она не смогла предотвратить массовых репрессий и беззаконий 1937 г., так как на практике демократические основы конституции никогда не реализовались. Данная конституция устанавливала основу структуры общества и государства, избирательной системы, полномочия и форму органов исполнительной, законодательной, судебной власти.

Основной закон РСФСР от 17 апреля 1978 г. являлся четвертой конституцией России. Конституция 1978 г. провозглашала построение общества развитого социализма и создание новой социокультурной общности людей — граждан СССР. Окончательно утверждались общественная собственность на все средства производства и центральное место КПСС в управлении государством. В качестве официальной идеологии провозглашался научный коммунизм, основанный на марксистко-ленинском учении. Конституция 1978 г. функционировала в эпоху стабильности, когда не происходило ни каких крупных социально-экономических и политических изменений, поэтому она не вносила не каких существенных изменений в политическую структуру государства.

Завершение эпохи застоя и политика перестройки привели к серьезным изменениям в политической жизни СССР и РСФСР. События 18—21 августа 1991 г., распад СССР привели к множеству изменений в Конституции Российской Федерации.

Поправки 1989—1992 гг. почти полностью изменили Конституцию РФ. Из названия страны и ее административных единиц полностью исчезли названия «советская» и «социалистическая», что демонстрировало гибель социализма в политической системе нашей страны. РСФСР ушло в прошлое, наша страна стала именоваться Российской Федерацией. Впервые были введены политический и идеологический плюрализм, реальные демократические права и свободы, множественность и равноправие форм собственности. Была проведена реорганизация органов государственной власти на основе принципа разделения властей, была обновлена избирательная система. Конституция РФ инкорпорировала международную Декларацию прав и свобод.

Существенные преобразования затронули и органы государственного устройства. Был повышен статус административных единиц: республик, областей, городов федерального значения. Многие автономные республики и округа были преобразованы в республики в составе РФ. Федеративный договор от 31 марта 1992 г. разграничил компетенции местных и федеральных органов государственной власти, обеспечил территориальное единство Российской Федерации.

Распад СССР позволил исключить из Конституции статьи ограничивающие самостоятельность России. Россия приобрела новую государственную символику. Россия получила полную правоспособность в вопросах внутренней и внешней политики.

КОНСТИТУЦИЯ ИЗРАИЛЯ: МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

Аннотация. В данной работе анализируется проблема Конституции Израиля, как основополагающего документа демократии.

Ключевые слова: Израиль, конституция, закон, принятие, демократия.

© Liakh A.

THE CONSTITUTION OF ISRAEL: MYTH OR REALITY?

Abstract. This paper analyzes the problem of the Constitution of Israel as a fundamental document of democracy.

Keywords: Israel, constitution, law, adoption, democracy.

На текущий момент в формальном варианте Конституция в Израиле не существует. Роль Конституции в Израиле выполняет свод «Основных законов», в котором регулируется и демократичный характер израильского государства и парламентская власть, а также все основные законы. Кроме того, сводом «Основных законов Израиля», определяются основные законы, которые и гарантируют основные свободы граждан, не все политики согласны с таким положением дел, есть и те кто считают что такие акты нельзя рассматривать как конституционные.

Так же есть позиция не только израильских но и мировых политологов которые говорят о том, что отсутствие в любом государстве конституции — это серьезный недочет и изъян демократии, а потому отсутствие конституции в Израиле прямо говорит о том, что государство не вполне демократическое, значит называть себя таковым, в полной мере, не может.

Вторая же сторона отвечает, что отсутствие или наличие Конституции в государстве, как главного свода законов, свобод и гарантий граждан — никоим образом не связано с наличием или отсутствием в государстве демократии. Есть достаточное количество примеров, когда Конституция в государстве официально существует, но государств совершенно не демократическое.

Сегодня практически во всех странах существует Конституция, даже в тех, где фактически нет свободы прав. Примером может служить время правления Сталина в Советском Союзе. На данный момент так же страны тоталитарного режима имеют формальную конституцию, однако, о демократии речи быть не может. Так и говорит большая часть политиков Израиля, формальная Конституция, не влияет на наличие или отсутствие в государстве демократических свобод и гарантий, с наличием или отсутствием демократии. Ну и конечно в первую очередь вспоминается Великобритания. Всем известно о британской демократии еще с давних времен. Это еще одно подтверждение того, что далеко не всегда отсутствие конституции означает отсутствие демократии.

Многие граждане думали, что еще в 1948 г. на выборах будет принята конституция, но этого так и не произошло. Собрание приняло новое название — Кнессет и начало свою работу. В это же время приняли решение, где и была взята британская система государственности. Важно отметить, что согласно британской модели государство может обойтись без конституции, при этом существует прецедентное право, что означает, то что весь предшествующий опыт решения проблем и является правовой основой государства.

Решить вопрос Израильской Конституции окончательно, трудная задача и по сей день. Этот вопрос можно увидеть на повестке дня, но при этом существуют причины, которые не дают разрешить его полностью. Существует так же точка зрения, что принятию конституции в Израиле мешают религиозные организации, которые считают единственным правовым документом — Тору. Но эта точка зрения совершенно не имеет никакой основы, так как сами представители всевозможных религиозных кругов, выступают только за создание и принятие конституции государства. Исходя из этого создание и принятие конституции — это не борьба светских и религиозных убеждений.

В чем же проблема принятия конституции? Настоящий вопрос звучит так: как принять Конституцию: большинством или консенсусом?

Что же касается принятия законов на текущий момент, в парламенте 120 депутатов и 61 депутатского голоса хватит для принятия закона. Но существует спор, каким является основной закон, принятый таким способом голосования: конституционный или же нет, то есть, будет ли основной закон, принятый абсолютным большинством голосов иметь решающий вес по сравнению с другим законом, если возникнут противоречия между ними.

Какова ситуация? Вопрос встает на повестку дня время от времени, но чаще всего это просто популизм. Таким образом, например, израильские политические партии пользуются этой темой для укрепления своих позиций на политической площадке. От таких партий звучат лозунги, призывы и утверждения, что Израилю просто срочно нужна Конституция, но при этом вопрос о том что, как же ее все-таки принимать — большинством или консенсусом, и что в конечном итоге она из себя должна представлять, не ведется. Что и является популизмом.

В парламенте Израиля в комиссии, занимающейся вопросами законодательства, существует подкомиссия, которая занимается конституционным вопросом, в обществе хоть и есть понимание того, что формализованную конституцию нужно принимать, но опять же отсутствует само понятие, как это должно происходить.

Для решения вопроса, для принятия формализованной конституции нужно ясно и четко выразить основные тезисы по спорным вопросам.

А потому многие заявляют с полной уверенностью, что спорные вопросы в конституцию в принципе не могут попасть, это даже невозможно решить большим количеством голосов, так как для израильской конституции необходимо полное согласие, то есть консенсус.

Если же вопросы, которые могут вызвать споры, не включать в Конституцию Израиля, то вообще отпадает ее надобность.

Именно поэтому, несмотря на то, что тема конституции обсуждается в израильском обществе постоянно, она до сих пор не принята.

Учитывая все проблемы и возможные решения проблем по принятию Конституции в Израиле, на сегодняшний день одно ясно точно, как бы не говорили об

этом люди, отсутствие Конституции фактически не затронуло правового поля граждан Израиля.

Литература

1. URL: <http://worldconstitutions.ru> (дата обращения: 10 декабря 2017 г.).

2. Штереншис М. История Государства Израиль 1896—2005 гг. //

URL: <https://ru.wikipedia.org> (дата обращения: 10 декабря 2017 г.).

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОЛОДЫХ СЕМЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Автор рассматривает положения Конституции Российской Федерации, как гарантию социального обеспечения граждан, имеющих детей, где говорится о защите государством материнства и детства; о социальном обеспечении граждан, воспитывающих детей, о предоставлении социальных пособий.

Автор отмечает, что государство поощряет создание дополнительных форм социального обеспечения таких как предоставление малоимущим гражданам возможность получения бесплатного жилья.

Ключевые слова: социальное обеспечение, Конституция РФ, семья, законодательство.

© Rusakova A.

LEGISLATIVE REGULATION OF SOCIAL SECURITY OF YOUNG FAMILIES IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. Many articles of the Constitution of the Russian Federation in many respects raise the questions of social security of the citizens having children. Article 38 KRF speaks about protection by the state of motherhood and the childhood; article 39 KRF guarantees social security of citizens, including, and for education of children, guarantees social benefits, encourages creation of additional forms of social security; article 40 KRF gives to needy citizens an opportunity of receiving free housing.

Keywords: social security, Constitution of the Russian Federation, family, legislation.

В настоящее время в России особую остроту приобрела проблема демографии населения. Это серьезная проблема, так как: без роста числа граждан страны невозможно сохранить не только существующие социально-экономические показатели, но, по большому счету, невозможно, в дальнейшем, сохранение России, как суверенного, независимого государства.

Сегодня Российская Федерация находится на пороге очередной, так называемой, «демографической ямы» — падения рождаемости, которое наблюдается примерно каждые 25 лет со времени Великой Отечественной войны по объективным причинам.

В 2017 г. в России кривая числа рождений опять пошла вниз. Компенсировать отрицательные показатели не удастся, даже, несмотря на сокращение смертности. Естественная убыль населения за первые пять месяцев 2017 г. составила 112 тыс. человек. Ученые прогнозируют 10-летнюю «демографическую яму» — что становится новым вызовом социальной инфраструктуре страны.

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **И. В. Тимонина.**

В связи с этим, проблема социального обеспечения интересов молодой семьи сегодня актуальна, как никогда. Ведь основной «прирост» российских граждан дает именно молодая семья.

Как известно — молодой семьей считается семья, где ни один из супругов не достиг 30-летнего возраста (без ограничения продолжительности срока пребывания в браке в случае рождения детей). Необходимо отметить, что семья, как фундаментальный социальный институт — это не только объединение людей, основанное на кровном родстве, но это еще и совокупность социальных отношений, основанных, в том числе, и на правовых нормах (заключение и расторжение брака, регистрация рождения детей, усыновление-удочерение, попечительство и пр.).

Молодые семьи в процессе становления и жизнедеятельности испытывают естественные трудности, перед ними возникает масса проблем в самых различных областях. В связи с этим, можно условно выделить два наиболее актуальных блока проблем: социально-психологический и социально-экономический.

К первому блоку относятся проблемы психологического порядка, вопросы адаптации молодых супругов к друг другу и к новым родственникам, смене социальных ролей и стереотипов поведения, воспитания детей и т.п. Второй блок включает вопросы материальной обеспеченности, жилья, трудоустройства. Молодая российская семья в основной своей массе является низкодоходной, во многих регионах Российской Федерации многие семьи находятся у черты бедности. Поэтому вопрос социального обеспечения интересов молодой семьи приобретает сегодня архиважное значение. Невозможность содержать несколько детей, а зачастую и одного ребенка — предельно негативный фактор, влияющий на уменьшение рождаемости в России.

Очевиден тот факт, что, несмотря на повышенное внимание государства к проблемам молодой семьи в последнее время, организация системы социального обеспечения интересов молодой семьи, материнства и детства на сегодняшний день оставляет желать лучшего. Хотя, следует отметить, что именно сейчас, в конце 2017 г., государство прикладывает заметные усилия для исправления сложившейся ситуации.

Одним из слабых мест в этой системе социального обеспечения интересов молодой семьи можно назвать недостаточно проработанную законодательную, нормативно-правовую базу социального обеспечения молодых семей, семей с детьми. Хотя надо признать, что Российское государство всегда уделяло довольно большое внимание социальному обеспечению граждан.

Основным и базовым источником права социального обеспечения является Конституция Российской Федерации. Непосредственными положениями Конституции РФ, влияющими на развитие права социального обеспечения, являются конституционные нормы ст. 7 Конституции РФ, которые провозглашают Российскую Федерацию социальным государством.

Понятие социального государства многозначно, но неотъемлемым его признаком является ответственность государства за положение дел в социальной сфере, где в качестве одной из своих важнейших функций государство рассматривает политику социального регулирования. И это напрямую касается социального обеспечения молодой семьи.

Многие статьи Конституции РФ во многом затрагивают вопросы социального обеспечения граждан, имеющих детей. Статья 38 говорит о защите государством

материнства и детства; ст. 39 гарантирует социальное обеспечение граждан, в том числе, и для воспитания детей, гарантирует социальные пособия, поощряет создание дополнительных форм социального обеспечения; ст. 40 предоставляет малоимущим гражданам возможность получения бесплатного жилья.

Как указывалось выше, одной из проблем молодой семьи является отсутствие собственного жилья, об этом свидетельствуют социологические опросы: большинство молодых семей считают это наиважнейшей, жизненно важной проблемой. Для многих малообеспеченных молодых семей решение этой проблемы возможно двумя путями: или купить квартиру с помощью кредитной ипотеки или стать участником федеральной программы «Молодой семье — доступное жилье», которая является частью реализуемого сегодня проекта «Жилище».

Следует отметить, что вначале планировалось закончить программу в 2015 г., но государство решило продлить действие проекта для молодоженов до 2020 г. Реализация данного проекта регулируется многими нормативными актами: Гражданским кодексом РФ; Жилищным кодексом РФ; постановлением Правительства РФ от 17 сентября 2001 г. № 657 «О федеральной целевой программе “Жилище” на 2002—2020 годы»; Положениями дополнительной программы «Обеспечение жильем молодых семей», являющейся частью программы «Жилище»; действующим нормативным актом «Молодым семьям — доступное жилье»; Постановлением об утверждении проекта нового закона «Молодым семьям — доступное жилье» и другими. Несмотря на некоторые недостатки и ограничения, невозможность участия семей, имеющих жилье; требование совместного проживания супругов; определенный минимальный совокупный доход семьи; необходимость каждому из супругов иметь российское гражданство) — данная программа дает реальный шанс многим молодым семьям приобрести свое жилье.

Другой путь — ипотека. Буквально на днях Президент России В. В. Путин предложил запустить специальную ипотечную программу для семей, у которых с 2018 г. родится второй или третий ребенок. Свое предложение он сделал 28 ноября 2017 г. на заседании Координационного совета по реализации Национальной стратегии действий в интересах детей на 2012—2017 годы.

По этой программе семьи могут рассчитывать на субсидирование государством процентной ставки сверх 6% годовых — разумеется, это касается в первую очередь, именно молодых семей.

Как уже упоминалось выше, сдерживающим фактором роста рождаемости также является и финансовые трудности, возникающие при рождении ребенка. На этом же заседании Президент предложил предоставить молодым семьям ежемесячные выплаты при рождении первенца до достижения им 1,5 года, которые будут в пределах 10 тыс. руб. Также он предложил продлить программу материнского капитала до конца 2021 г. и внести дополнительные возможности использования материнского капитала, например, на ежемесячные выплаты тем семьям, которые особо нуждаются, оплату услуг дошкольного образования, присмотр за ребенком. Напомним, что сейчас материнский капитал (в настоящее время его размер составляет 453 тыс. руб.) можно потратить на улучшение жилищных условий, получение образования, пенсионные накопления матери или на интеграцию в общество детей-инвалидов. Президент поставил задачу ликвидировать очереди в яслях, обратить серьезное внимание на медицинское обслуживание детей. Сразу же после предложений Президента Думские профильные комитеты приступили к подготовке зако-

нодательных проектов.

Особое внимание уделяю проблемам молодой семьи в Москве: предоставляют субсидии, льготы, увеличивают размеры пособий и компенсации в два раза с 1 января 2018 г.

Разумеется, демографическая политика государства не ограничивается данными законодательными мерами. Можно, например, отметить в этой связи статью 39 Земельного кодекса РФ, где говорится о предоставлении бесплатного земельного участка многодетным семьям, а также установления возможности предоставления им иных мер социальной поддержки. Многие регионы России принимают ряд местных законодательных актов, направленных на социальную поддержку молодых семей. Так в Воронежской области действует региональная надбавка в сумме 116,7 тыс. руб. к материнскому капиталу при рождении третьего и каждого последующего ребенка, а также компенсация затрат на питание, проезд, приобретение школьной формы для школьников из многодетных семей

В заключение следует отметить, что решение проблем социального обеспечения молодых семей невозможно без постоянного и высокопрофессионального и постоянного совершенствования всей законодательной базы Российской Федерации.

**ИНСТИТУТ ГРАЖДАНСТВА В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ:
ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ**

Аннотация. В статье рассматриваются правовые основы института гражданства, его значение для государства и важность для лиц, ранее имеющих гражданства как средства обеспечения прав и сохранения гарантий. Перспективы закрепления новых принципов гражданства в условиях геополитических процессов и новых стандартов ведения отношений на основе международного права. Изменения механизмов приобретения гражданства в связи с глобальными угрозами терроризма.

Ключевые слова: гражданство России, права человека, государство, основания приобретения и прекращения гражданства.

© Savchatov C. A.

**INSTITUTE OF CITIZENSHIP IN THE MODERN WORLD:
ISSUES OF THEORY AND PRACTICE**

Abstract. The article examines the legal foundations of the institution of citizenship, its importance for the state and the importance for persons who have citizenship as a means of securing rights and maintaining guarantees. Prospects for the consolidation of new principles of citizenship in the context of geopolitical processes and new standards of relations on the basis of international law. Changes in the mechanisms for acquiring citizenship in connection with the global threats of terrorism

Keywords: citizenship, human rights, state, legal relations, dual citizenship, grounds for acquiring citizenship.

Право человека на гражданство является одним из важнейших неотъемлемых прав, это основа правового положения личности как внутри любого государства, так и в международном общении. В последние десятилетия мир становится все более взаимосвязанным, взаимозависимым, превращаясь в единую зону, где национально-государственные границы становятся все более прозрачными. Протекающий во всем мире процесс глобализации делает мир более сложным. В связи с возрастанием мобильности населения, увеличиваются и смежные с ней проблемы определения статуса личности, установления характера ее связи с государством. Все это требует углубленной разработки вопроса о взаимоотношениях личности и государства. Главным показателем этих взаимоотношений является институт гражданства.

Право на гражданство является важнейшим элементом правового статуса личности, который регулирует его взаимоотношения с государством, в том числе и на международном уровне.

Государство всегда распространяет свою власть на территорию, на которой проживает его население, то есть совокупность физических лиц, проживающих на конкретной территории, на которую распространяется юрисдикция государства.

Положение населения и объем его прав и обязанностей различается в зависимости от того, гражданами какой страны являются эти лица. В этой связи обычно выделяются граждане данной страны, иностранные граждане и лица без гражданства. Также среди населения бывают лица с множественным гражданством, в России это чаще называют двойным гражданством. Отсюда следует простой вывод, что гражданство формально закрепляет состав населения, круг его прав и обязанностей, именно это подтверждает понятие гражданства, установленное законодательством России, соблюдая первично закрепленные принципы гражданства в ст. 6 Конституции РФ.

Расширенная трактовка в федеральном законе понятия гражданства не делает ни человека абсолютно свободным по отношению государству. Гражданин наделяется всеми правами, установленными государством, но также он находится под суверенной властью данного государства, что проявляется в наличии у гражданина некоторых обязанностей, соблюдение которых контролируется государством. Но у государства есть обязанности по отношению к своим гражданам, связанные с обеспечением соблюдения их прав, а также обеспечением социально-экономического развития общества в целом. В тоже время лица без гражданства или иностранные граждане, находящиеся на территории России, не освобождаются от обязанности соблюдать Конституции РФ и законы, действующие в России.

Гражданство это устойчивая правовая связь лица и государства, в наличии взаимных прав и обязанностей. Гражданство по общему правилу приобретается на неопределенный срок. Эта связь человека и государства предполагает, что у человека есть права и обязанности по отношению к государству, так и государству есть права и обязанности по отношению к государству, так и у государства есть права и обязанности по отношению к своим гражданам, в том числе покровительствовать им за границей. Природа этих взаимных обязательств не всегда строится на соблюдении правопорядка. Так, например, Российская Федерация заключает международные договоры, в которых предусмотрена экстрадиция, применяется в отношении граждан России, совершивших преступление на территории иностранного государства.

Существующие международно-правовые документы являются гарантией защиты государств, они предлагают решение различных правовых проблем, связанных с вопросами приобретения и прекращения гражданства, в том числе в случаях правопреемства государств. Нормы международного права дают относительную свободу государствам по регламентации процедуры приобретения гражданства, прекращения гражданства, обеспечения прав граждан и не граждан. Гражданство представляет собой устойчивую правовую связь человека и государства, заключающуюся в наличии взаимных прав и обязанностей. Несомненным признаком гражданства является его устойчивость (гражданство по общему правилу приобретается на неопределенный срок). Также правовая связь человека и государства предполагает, что у человека есть права и обязанности по отношению к государству, так и у государства есть права и обязанности по отношению к своим гражданам, в том числе покровительствовать им за границей.

Международное право должно способствовать универсализации института гражданства, в следствие этого его обязанность устранять коллизии в вопросах регламентации гражданства на территории вновь образованных государств. В этом призваны обеспечить надлежащее правовое регулирование международно-

правовые стандарты. Сообразно их значению и юридической природе их целесообразно разделить на три группы:

— нормы международного права универсального характера, закрепляющие права человека в целом, том числе и право на гражданство (Всеобщая Декларация прав человека 1948 г., Международный пакт «О гражданских и политических правах» 1966 г., Конвенция о правах ребенка 1989 г. и т.д.).

— нормы международного права, непосредственно посвященные вопросам гражданства (Конвенция о гражданстве 1997 г., Конвенция о гражданстве замужней женщины 1957 г., Конвенция об упрощенном порядке приобретения гражданства гражданами государств-участников СНГ 1996 г.).

— нормы международного права, регулирующие статус отдельных категорий нуждающихся в защите лиц (Конвенция о сокращении безгражданства 1961 г., Конвенция о статусе апатридов 1954 г.).

Таким образом, государства обязаны реализовывать международные документы, применяя общие принципы права.

Так, отечественное законодательство во многом переняло положения норм международного права, в части установления основных принципов реализации права человека на гражданство. Существующие международно-правовые документы являются полезным руководством для заинтересованных государств, они предлагают решение различных правовых проблем, связанных с вопросами приобретения и прекращения гражданства, в том числе в случаях правопреемства государств. Нормы международного права дают относительную свободу государствам по регламентации процедуры приобретения гражданства, прекращения гражданства, обеспечения прав граждан и неграждан и т.д.

Основными принципами закрепления гражданства в международных нормах является принцип равного учета интересов государства и индивида в вопросах гражданства, принцип запрета на дискриминацию в вопросах гражданства, признание множественности гражданства, принципов снижения лиц без гражданства.

Отдельные разделы института гражданства также регулируются нормами международного права, например, основания приобретения и прекращения гражданства.

Порядок приобретения гражданства есть некоего рода сделка, в которой с одной стороны выступает заявитель, который должен соответствовать ряду требований, а с другой стороны — государство, которое проверяет соответствие законным требованиям претендента на гражданство России.

Для получения гражданства заявитель должен соблюдать законодательство РФ, что является знаком уважения к России. Заявитель должны предоставить документы, подтверждающие легальные доходы во время проживания на территории РФ. Данное правило также создано для целей профилактики экономической преступности на территории РФ. В целом, экономическое обоснование в приеме в гражданство применяется в большинстве стран мира, однако, установление критериев определения доходов от индивидуального предпринимательства, инвестирования не совсем обосновано в законе. Развитие инвестиционной привлекательности, экономии государства должно базироваться на провозглашенных экономических основах конституционного строя и соответствующих принципах. При этом следует сохранять важнейшие политические институты суверенности, народовластии, гражданства. Стабильный экономический доход, а равно как налоги и выплаты в

размере 1 млн руб. в год не может быть показателем соотносящимся с политическими основами государства и провозглашенными принципами уже регламентированном в законе — законный источник к существованию.

Гражданство в РФ приобретается: по рождению, в результате восстановления в нем и по иным основаниям, предусмотренным в законе (оптация, усыновление, брак).

Основным для прекращения гражданства России выступают добровольный выход лица из гражданства. Выход их гражданства России невозможен, если гражданин имеет перед Россией невыполненное обязательство, привлекается к уголовной ответственности за совершение преступления, а также не имеет гарантий приобретения иного гражданства. Последнее применяться не будет, в связи с наличием у лица уже имеющегося иного гражданства (двойного гражданства). К сожалению, именно это двойственные обязательства в настоящее время между государствами не урегулированы, в части статуса граждан и обязательств, при этом распространяются все больше запретов — не допускается к занятию на государственной и муниципальной службе лиц, имеющих гражданство иностранных государств.

В связи с изменением Федерального закон от 29 июля 2017 г. № 243-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О гражданстве Российской Федерации” и статьи 8 и 14 Федерального закона “О правовом положении иностранных граждан и лиц без гражданства”» определяются частные случаи отказа от имеющегося гражданства, а именно для граждан Украины. Безусловно, закон может содержать конкретные положения и частные случаи, но законодатель не может прогнозировать все геополитические события, соответственно, список иностранных граждан, которые в особом порядке отказываются от гражданства, может быть потенциально увеличен.

Таким образом, гражданство является важнейшим институтом государства, в настоящее время на законно урегулированном уровне происходит оттачивание механизмов приобретения гражданства РФ. Последние изменения в Федеральном законе «О гражданстве Российской Федерации» свидетельствуют об изменении роли института гражданства для государства, а именно в большей степени используемого им для решения современных политических правоотношений и экономических задач государства.

СУЩЕСТВУЕТ ЛИ В РОССИИ КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВО НА СТАРОСТЬ?

Аннотация. В этой статье анализируется уровень жизни пенсионеров в Российской Федерации, социальное обеспечение, пенсионное обеспечение и льготы, получаемые пенсионерами.

Ключевые слова: пенсионер, пенсионное обеспечение, льготы, уровень жизни, социальное обеспечение, обеспечение жильем.

© Tatliyev I.
student at the Hebrew University

IS THERE IN RUSSIA A CONSTITUTIONAL RIGHT TO OLD AGE?

Abstract. This article analyzes the standard of living of pensioners in the Russian Federation, social security, pensions and benefits received by pensioners.

Keywords: pensioner, pensions, benefits, living standards, social security, housing.

Хотелось бы поднять такую проблему как уровень жизни в Российском государстве. Если почитать СМИ или, к примеру, новости, то можно увидеть как уровень жизни в России стремительно растет и каждый человек в России очень счастлив. Но так ли это на самом деле?

По мнению информационных источников, Россия занимает 90 место по продолжительности жизни, уступая Гватемале на 89 и Молдове на 88, а по уровню счастья Россия занимает 49 место. Но зато Россия вошла в пятерку, а именно в пятерку худших в мире стран для пенсионеров. Вошла в топ-5 худших в мире стран для жизни людей пенсионного возраста. В Глобальном пенсионном индексе инвестиционной компании Natixis Global Asset Management страна заняла 40-е место из 43 возможных, Россия в рейтинге уступает только Бразилии, Греции и Индии.

При расчете индекса учитываются 18 индикаторов, которые распределены по четырем подиндексам: пенсионные финансы, материальное благосостояние, качество жизни и здоровье. Подиндексы отображают четыре ключевых аспекта пенсионного обеспечения: финансовые средства для комфортной жизни на пенсии, доступ к качественным финансовым услугам для обеспечения сохранности сбережений и увеличения дохода, доступ к качественным медицинским услугам, а также чистая и безопасная окружающая среда. По утверждениям авторов, индекс может служить руководством при выборе стран и средств для эффективного сохранения своего состояния и создания максимально комфортных условий на пенсии.

«В России по сравнению с другими странами ОЭСР (Организация экономического сотрудничества и развития) (в основном они участвуют в обзоре) действительно есть существенное отставание по материальному положению граждан, — прокомментировал РБК выводы исследования руководитель аналитической службы Ассо-

циации негосударственных пенсионных фондов (АНПФ) Евгений Биезбардис. Так, по данным Росстата, доля лиц, проживающих за чертой бедности, последнее время растет и составляет на конец первого квартала 2017 года порядка 22 млн».

Положение пенсионеров ухудшается: их реальная пенсия падает, говорит эксперт. Исходя из данных Росстата, доходы самых бедных россиян, к которым зачастую относятся именно пенсионеры, почти в 16 раз меньше, чем у группы с наибольшими доходами.

Но почему наша могучая и сильная держава, которая, занимает первые места по добыче ресурсов, уступает африканским странам третьего мира, в которых нет никакой экономической поддержки, а также присутствует высокая безработица, дополняя все это преступностью?

В этом докладе мы постараемся рассмотреть часть основных проблем социального обеспечения людей пожилого возраста в Российской Федерации.

В соответствии со ст. 39 Конституции РФ «Каждому гарантируется социальное обеспечение по возрасту, в случае болезни, инвалидности, потери кормильца, для воспитания детей и в иных случаях, установленных законом».

То есть государство должно обеспечивать, такие как бесплатная медицина, жилье, питание и прочее (льготы на проезд, коммунальные услуги, обеспечение санаторно-курортным отдыхом). Но как происходит реализация этих процессов на самом деле?

А на самом деле картина такова, что средняя продолжительность жизни в России составляет 69,8 лет. Почему государство мало уделяет внимания пенсионерам, а уж тем более ветеранам, людям, которые отдали жизнь за свою страну, но что они получили взамен? Пенсию в размере 10 тыс. руб.? старый развалившийся дом? и др.

Пока мы прощаем долги всевозможным странам третьего мира и ведем разговоры, что Крым наш, в старой землянке жил ветеран Великой Отечественной войны Валентин Махалин, чье сердце в полном объеме почувствовало на себе все ужасы прошедшей войны.

В принципе, условия его жизни особо и ничем и не изменились с 1940-х гг., дом его буквально гнил и разваливался на глазах, а нищенской пенсии не хватало не только на ремонт, но и элементарно на еду. Местная власть совсем забыла про ветерана, но за судьбу этого старого человека взялись лишь общественники. На сайте был организован сбор на строительство дома для ветерана. В течение месяца удалось собрать деньги и волонтеры успели купить его. Но, когда они пришли следующим утром, чтобы обрадовать Валентина Махалина переездом, калитку им уже никто не открыл. На промерзшей земле у крыльца лежало бездыханное тело старика. Как оказалось позже, дедушка просто оступился на гнилой доске и упал, отчего его старые кости не выдержали. Он умер с надеждой на светлое будущее, с мыслями о державе которая забыла о нем, вот где настоящий дух.

Тут же сразу хочется спросить: ради чего люди отдавали свои жизни? Для того, чтобы умереть в старости и одиночестве? И таких историй десятки, если не сотни.

Основная масса пенсионеров и ветеранов являются малоимущими, льготы по оплате коммунальных услуг или субсидии, предоставляемые им, не на много улучшают социальное положение.

Статья 40 Конституции РФ гарантирует каждому гражданину Российской Федерации право на жилище.

Согласно ч. 3 ст. 40 Конституции РФ малоимущим, иным указанным в законе гражданам, нуждающимся в жилище, оно предоставляется бесплатно или за доступную плату из государственных, муниципальных и других жилищных фондов в соответствии с установленными законом нормами.

Следовательно, государство (в том числе в лице муниципальных органов власти) должно следить и обеспечивать жильем малоимущих. Почему оно этим не занимается? Чем тогда именно занимается государство, если оно не может элементарно присмотреть за оставшимися ветеранами? Ведь их и так осталось мало. И только к празднику Великой Победы органы местной власти стараются отрапортовать, что они предоставили ветерану Великой Отечественной Войны несколько квадратных метров в виде отдельной квартиры, которую он заслужил много лет назад. Почему я затронул малоимущих? Да потому что с выходом человека на пенсию, он автоматически становится малоимущим и ему не хватает его пенсии, для нормальной, а уж тем более хорошей жизни. И по этому на данный момент очень много людей пенсионного возраста не желают выходить на пенсию, так как они понимают, что долго так не протянут.

На Кавказе, с детства при воспитании детей им дают понять, что надо уважать старших, а особенно престарелых людей. Ведь в дальнейшем это уважение не только к себе, но и к нации. Молодежь сама начинает проявлять уважение и помогать взрослым и так это передается из поколения в поколение. То есть, получается что это не уважение к людям старшего возраста идет от нас самих и от нашего с вами воспитания? Получается что так.

С экранов телевизоров и в центральных газетах постоянно поднимается и обсуждается тема о проведении пенсионной реформы. Но на словах это все красиво, но на самом деле увеличение пенсии в размере 400 руб. это разве деньги? Плюс на данный момент в стране происходит скрытая инфляция, из-за чего продукты и коммунальные услуги только дорожают. С каждым годом пенсия все растет и растет, но с каждым годом хватает ее все меньше и меньше.

«Нет будущего у страны до тех пор, пока в ней не заботятся о детях и стариках» сказал Давид Бен Гурион — первый премьер-министр Израиля. Я полностью согласен с этим высказыванием. Ведь если забыть о наших с вами стариках, это значит забыть нашу с вами историю, а история у нас очень трагичная, то у нас есть все шансы на ее повторение.

Среди людей проводился опрос: «Кто, по вашему мнению, должен заботиться о стариках» и 73% голосовавших ответили что государство. На самом же деле старики нужны только своим родным и близким, которые осуществляют за ними уход. Но не у всех пенсионеров есть эти близкие люди по различным предметам.

Льготы, или государственная помощь нуждающимся слоям населения, существуют и широко развиваются практически во всех странах мира. Что касается нашего государства, то его законодательством предусмотрен ряд социальных льгот, направленных на оказание материальной и других видов помощи инвалидам и пенсионерам по старости. К сожалению, социальные гарантии этих категорий граждан не столь многочисленны и существенны, но без них российский пенсионер окажется за чертой нищенского существования.

К основным категориям льгот, которые предоставляются пенсионерам по возрасту (независимо от того, работающий он или нет) можно отнести ряд наиболее значимых пунктов. Список подобных льгот включает в себя:

- медицинское обслуживание;
- налоговые льготы;
- денежные компенсации;
- жилищно-коммунальные и трудовые льготы;
- по пенсионному обеспечению.

Каждый российский пенсионер имеет право на получение этих льгот в дополнение к которым может идти и региональная социальная помощь, как правило, выраженная финансово.

Рассмотрим льготы пенсионерам.

Медицинское обслуживание — при амбулаторном лечении предусматривает 50 процентную скидку на лекарства, назначенные врачом и бесплатное зубопротезирование.

Налоговые льготы — подразумевают отсутствие оплаты на личное жилье, хозяйственные постройки и другие строения, находящиеся в собственности пенсионера (налог на имущество). Кроме того, к этой категории относятся льготы на земельный налог, льготы при покупке жилья, сумма которых может составлять 200.000 рублей, не облагаемых 13% налогом на доходы.

Денежные компенсации — выдаются пенсионеру в случае отказа ими от бесплатных путевок в дома отдыха, получения бесплатных лекарств, поездок в общественном транспорте, бесплатных авиа— и ж/д билетов выдающихся раз в год. Сегодняшняя сумма компенсации составляет около 2 тысяч рублей, которые пенсионер или инвалид получают ежемесячно вместе с основной пенсией.

Жилищно-коммунальные льготы — направлены на сокращение оплаты пенсионером жилищно-коммунальных услуг в виде 50 процентной скидки. При этом незначительная сумма выплат может ежемесячно возвращаться в виде перерасчета.

Льготы по пенсионному обеспечению организуются местными органами самоуправления и направлены на посильную помощь одиноким пенсионерам и инвалидам, выраженную в шефстве над ними социальных работников. Помимо этого, возможна организация помощи от населения.

**ПРАВОВАЯ ПРИРОДА И ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ
ПРАВОВЫХ ПОЗИЦИЙ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация. В статье рассматривается понятие, практика формирования и роль правовых позиций Конституционного Суда РФ в правовой системе, их влияние на совершенствование судопроизводства, предлагаются механизмы совершенствования их применения судами общей юрисдикции.

Ключевые слова: Конституционный Суд РФ, правовые позиции, решения суда, конституционный контроль, права человека, Конституция РФ.

© Tikhova A.

**LEGAL NATURE AND FEATURES OF IMPLEMENTATION
LEGAL POSITIONS OF THE CONSTITUTIONAL
COURT OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Abstract. The article deals with the notion, practice of forming and the role of the legal positions of the Constitutional Court of the Russian Federation in the legal system, their influence on the improvement of the judicial procedure, and mechanisms for improving them in courts of general jurisdiction.

Keywords: the Constitutional Court of the Russian Federation, legal positions, court decisions, constitutional control, human rights, the Constitution of the Russian Federation.

Важной проблемой теории и практики конституционного правосудия продолжает оставаться проблема неисполнения части решений Конституционного Суда РФ. Без ее эффективного разрешения не могут быть достигнуты цели, которые поставлены перед судом — защита основ конституционного строя, прав, и свобод человека и гражданина, обеспечение верховенства закона и прямого действия Конституции РФ, единого конституционно-правового пространства России. Поэтому особо следует рассмотреть содержание понятия и признаки правовых позиций Конституционного Суда РФ.

Под правовыми позициями Конституционного Суда РФ понимаются правовые выводы общего характера Конституционного Суда РФ, как результат толкования Конституционным Судом Конституции РФ и выявления им конституционного смысла положений законов и других нормативных актов в пределах его компетенции, которые снимают конституционную неопределенность и служат правовым основанием итоговых решений Конституционного Суда РФ. Правовые позиции Конституционного Суда РФ, могут быть классифицированы на виды по различным основаниям:

— в сфере общественных отношений — правовые позиции в сфере прав человека, местного самоуправления;

— по характеру предмета регулирования — материально-правовые и процессуальные;

— по источнику рассмотрения — содержащиеся в решениях о толковании Конституции, содержащиеся в иных решениях Конституционного Суд.

Законодательного определения термина «правовая позиция» нет. О правовых позициях упоминается лишь в ст. 29 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации», согласно которой решения и другие акты Конституционного Суда выражают соответствующую Конституции РФ правовую позицию судей, свободную от политических пристрастий.

Выделяют следующие признаки правовых позиций:

— общий характер;

— общеобязательность.

Общий характер правовых позиций означает — их распространение не только на конкретный случай, который был предметом рассмотрения в Конституционном Суде РФ, то есть жалоба конкретного заявителя, но и на все аналогичные ситуации.

Так, признание неконституционной нормы решения суда одного субъекта РФ распространяется на аналогичные решения законодательства всех других судов субъектов РФ, что прямо подтверждается в решениях Конституционного Суда РФ.

Общеобязательность правовых позиций предполагает, что они имеют такую же юридическую силу, как и решения Конституционного Суда РФ, и обязательны на всей территории Российской Федерации для всех без исключения субъектов права. Об этом недвусмысленно говорит и сам Конституционный Суд в своих решениях.

Так, в соответствии с Постановлением Конституционного Суда РФ от 8 ноября 2012 г. № 25-П применять законодательство в соответствии с конституционно-правовым смыслом, выявленным Конституционным Судом РФ должны не только суды первой инстанции, но также апелляционные, кассационные и надзорные инстанции, которые должны применять решения Конституционного Суда РФ, сформулированные к моменту рассмотрения дела в этих инстанциях. В Постановлении Конституционного Суда РФ от 16 июня 1998 г. № 19-П указано, что постановления Конституционного Суда обязывают всех правоприменителей, включая другие суды, действовать в соответствии с правовыми позициями Конституционного Суда РФ.

Созданная Конституционным Судом РФ «база» правовых позиций, имеет огромное значение для принятия единообразных решений и самим Конституционным Судом и иными судами.

Правовые позиции Конституционного Суда РФ значительно шире решений Конституционного Суда РФ не только по своему объему, и содержанию, но также и по количеству актов законодателя, в которых воплощена его правовая позиция по рассматриваемому вопросу.

Особое значение решений Конституционного Суда РФ обусловлено, с одной стороны, его специфическими, по сравнению с судами общей юрисдикции и арбитражными судами полномочиями, ограниченными решением исключительно вопросов права, а с другой — характером юридических последствий, определенных непосредственно в Конституции РФ.

Согласно которой акты или их отдельные положения, признанные судом неконституционными, утрачивают силу, а не соответствующие Конституции международные договоры не подлежат введению в действие и применению (ч. 6 ст. 125

Конституции РФ).

Признание нормативного акта, договора либо отдельных положений не соответствующими Конституции является, согласно ст. 87 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации», является основанием отмены в установленном порядке положений других нормативных актов, основанных на нормативном акте или договоре, признанном неконституционным, либо воспроизводящих его или содержащих такие же положения, какие были предметом обращения.

Исходя из вышеизложенного очевидно, что правовые позиции Конституционного Суда РФ о Конституции РФ в частности берут верховенствующую позицию над международными соглашениями. Так же следует отметить, что в условиях современного геополитического пространства Конституционному Суду РФ в целом следует координировать реализацию принципов конституционный строй в Российской Федерации, в частности, права и свободы граждан, элементы федеративных отношений.

Суды РФ несут конституционную ответственность за обеспечения принципа верховенства Конституции РФ, но не всегда способны воспринимать правильно механизмы его реализации. Судьям районных (городских) судов при разрешении дел приходится применять нормативные акты различного уровня и разной юридической силы, начиная от Конституции и федеральных конституционных законов, до инструкций министерств и ведомств, постановлений органов местного самоуправления, при этом соблюдая систему законодательных актов. Неопределенность места в правовой системе и не достаточность внимания к правовым позиция, исходящим от органа конституционного контроля может быть проявлением не соблюдения указанного принципа — верховенства Конституции РФ. .

На первый взгляд проблема может быть решена с урегулировании вопроса соотношения правовых позиций и иных актов Конституционного Суда РФ, например, Постановления. Особый вид актов Конституционного Суда РФ — Постановления, известно, что они являются окончательными, общеобязательными, действуют непосредственно, и вступают в силу с момента провозглашения, то есть фактически имеют силу нормативного акта. Однако, на практике часто возникают трудности, начиная от того, как разрешить дело по существу в условиях пробела в законодательстве в случае признания Конституционным Судом РФ (в Постановлении) нормы, регулирующей правоотношения между сторонами по делу, неконституционной, и до сложнейших вопросов уяснения и применения, при разрешении конкретных дел правовых позиций Конституционного Суда, высказанных им в — своих решениях.

Совсем иная ситуация складывается в том случае, когда суд разрешил какое — либо дело, на основании нормативного акта, впоследствии признанного неконституционным. Применяя его, суд не усмотрел в нем противоречия нормам, и положениям Конституции РФ либо вообще не задавался таким вопросом. Возможно, здесь не последнюю роль играет сложившийся в течение многих лет стереотип мышления судей, воспитывавшихся в духе подчинения только закону, — когда Конституция не воспринималась как непосредственно действующее право. Сказывается и запредельная нагрузка судей районных — (городских) судов. Однако все это не снимает с суда ответственности как с органа, призванного обеспечивать защиту прав и свобод граждан, гарантированных Конституцией РФ, в том числе и когда

они нарушаются применением актов, не соответствующих конституционным нормам, и принципам.

Судья, применивший нормативный акт, признанный впоследствии неконституционным, по жалобе одной из сторон разрешенного им дела, находит в постановлении Конституционного Суда предписание о необходимости пересмотра данного дела в обычном (установленном) порядке.

Действующее процессуальное законодательство не содержит норм о порядке пересмотра дел, в случае применения закона, признанного впоследствии не соответствующим Конституции РФ. Отсюда и назрела необходимость в их разработке и принятии. Но постановления Конституционного Суда вступают в силу немедленно, их надлежит исполнять, не дожидаясь, — пока законодатель внесет дополнения в процессуальное законодательство.

Основанием пересмотра в таких случаях являются предписания Конституционного Суда, вытекающие из норм Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации». Он имеет большую юридическую силу, чем действующее процессуальное законодательство, поскольку является конституционным законом, а ГПК РФ, УПК РФ, АПК РФ и КоАП РФ — это обычные федеральные законы. Только названный, Федеральный конституционный закон регламентирует в настоящее время все процедуры, связанные с конституционным судопроизводством в деятельности не только Конституционного Суда, но и всех других субъектов, в том числе, и судов общей юрисдикции.

Из проанализированных решений арбитражных судов и решений судов общей юрисдикции по принятым постановлениям Конституционного Суда РФ, было выявлено, не соответствие, при котором отклонение от соответствующих правовых позиций Конституционного Суда РФ проявилось в 10 случаях из 100. В целом суды ориентируются на конституционно-правовой смысл, выявленный Конституционным Судом РФ в соответствующих решениях, и только им ограничиваются.

До 2015 г. (до вступления в силу ч. 5 ст. 79 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации») суды часто отказывали, в применении позиции Конституционного Суда РФ, выявившей конституционно-правовой смысл положений закона, в связи с тем, что в Постановлении не был сделан вывод, о признании рассматривавшихся норм противоречащими Конституции РФ. Например, в Постановлении Конституционного Суда РФ от 21 февраля 2014 г. № 3-П был сделан ряд выводов об условиях ответственности государства за вред, причиненный незаконными действиями судьи, при осуществлении правосудия. Затрудняясь прийти к однозначному выводу о том, при каких условиях на основании данного Постановления Конституционного Суда РФ подлежит возмещению вред, причиненный в результате незаконных действий (или бездействия) суда (судьи), в том числе при нарушении разумных сроков судебного разбирательства, если вина судьи установлена не приговором суда, а иным соответствующим судебным решением, суды вплоть до Верховного Суда РФ во многих случаях отказывали в удовлетворении требований о возмещении вреда ссылаясь на то, что, позиция Конституционного Суда РФ требует реакции законодателя.

Таким образом, федеральные суды избегают применять определения, выносимые Конституционным Судом РФ, а руководствуются при этом только постановлениями пленума Верховного Суда РФ и федеральными законами, что снижает качество реализуемого судопроизводства.

Суды общей юрисдикции, неохотно применяют в своей судебной практике правовые позиции Конституционного, Суда РФ и эта практика носит единообразного,, характера, причина, возможно, кроется в недостаточной компетентности судей, в не урегулированности вопроса об обязательствах в применении правовых позиций по решениям к отдельным федеральным нормам. .Особенно следует разъяснить обстоятельства при мнения правовых позиций, выраженных по вопросам Конституции РФ. Предложенные варианты решения обозначенных задач бесспорно, повысят не только качество судопроизводства, но и обеспечат систематическое обогащение институтов конституционного права.

КОНСТИТУЦИЯ СССР 1977 ГОДА

Аннотация. В данной статье рассматривается подробная характеристика Конституции Советского Союза, которая была принята в 1977 году.

Ключевые слова: Конституция; СССР; структура; коммунизм; социализм; государственное устройство; эволюция; Беловежские соглашения; распад СССР.

© Tkachuk A.

CONSTITUTION OF THE SOVIET UNION 1977

Abstract. This article considers a detailed description of the Constitutional Union, which was adopted in 1977.

Keywords: Constitution; THE USSR; structure; communism; socialism; state structure; evolution; Belovezhsky agreements; the collapse of the USSR.

Весомых обстоятельств и предпосылок для создания новой Конституции было достаточно много.

Было бы невозможно остаться на позициях диктатуры пролетариата, как особой сущности общества и власти, так как никакой классовой борьбы уже не существовало, поэтому не имелось каких-либо весомых оснований, чтобы отдавать высокие приоритеты в обществе и государстве одним социальным слоям и считать другие, грубо говоря, стоящими на втором месте.

Присутствовала цель отчуждения от прежних догм, а также создание новой концепции общества, для которой был необходим весьма длительный и неопределенный срок. Следовательно, так и возникла теория развитого социалистического общества. Было необходимо глубокое теоретическое переосмысление следующего этапа развития социалистического общества, проект концепции зрелого социализма, созданный партией. Без данной концепции не представлялось возможным создание новой Конституции.

Причины принятия:

1) Экономические предпосылки нового Основного Закона его творцы замечали в следующем: Конституция 1936 г. утверждала, что экономическая основа Советского Союза состояла из социалистической системы хозяйства и социалистической собственности, которая утверждалась в ходе ликвидации капиталистической хозяйственной системы и, конечно же, отмены частной собственности. Однако начинается новый этап, и социализм начинает развиваться на собственной экономической основе. Развитие экономики государства можно охарактеризовать так: безраздельным господством социалистической собственности, качественным уровнем технической оснащенности народного хозяйства, использованием достижений научно-технической революции, превращением экономики СССР в единую мощную народнохозяйственную машину.

2) Основными при подготовке Конституции в социальной структуре общества

стали приоритетными данные цели: сохранение за рабочим классом положения главной силы обществ.

3) Немаловажный аспект теории состоял в том, что с построением зрелого социализма, переходом на идейно-политические позиции рабочего класса всех слоев населения СССР, которое возникло как государство с установлением диктатуры пролетариата, переросло в общенародное государство.

4) По этой концепции, в решении вопросов строительства коммунистического общества участвуют не только государство, но и негосударственные организации.

5) Все процессы в стране были сосредоточены в руках Коммунистической партии. Следовательно, возникла идея отразить в Конституции место КПСС как основного центра политической системы и возможности партии, а также масштабы направляющего воздействия на всю внутреннюю жизнь государства и ее внешнюю политику.

6) было необходимо отразить ту степень единства советских людей, при которой возникла их новая историческая общность, т.е. многонациональный советский народ.

7) Одной из основных причин принятия новой Конституции СССР послужило то, что за время действия старого Основного Закона появилось много новых положений в организации и деятельности государственных органов власти государства.

Немаловажно отметить, что ряд причин, по которым появляется новая Конституция выражается в: непосредственной мотивации укрепить в политическом режиме начала законности, а также устранении самой возможности массового произвола; участии в осуществлении функций народовластия всех слоев общества; необходимости установления в Конституции более широкого спектра прав и свобод граждан, четких полномочий государственных органов, соответствия возможностей Союза и республик.

Особенности Конституции СССР 1977 г.:

1) построение «развитого социалистического общества» и создание «общенародного государства» было впервые установлено конституцией;

2) формирование бесклассового коммунистического общества — это основная цель по Конституции;

3) она вводила всенародное обсуждение законопроектов и референдум по некоторым вопросам; гражданские права, безусловно, этим правам сопутствовали и обязанности;

4) КПСС являлась официальной политической идеологией, которой принадлежала руководящая и направляющая роль в жизни государства;

5) была установлена обязанность перед органами советского государства в четком соблюдении «социалистической законности»;

6) наконец, были установлены трудовые гарантии и гарантии профсоюзам.

Разработка новой конституции свершилась в 1962 г. 25 апреля 1962 г. Верховный Совет СССР дал указание выработать проект новой Конституции и утвердил Конституционную комиссию. Н. С. Хрущев был непосредственно Председателем Конституционной комиссии.

15 июня 1962 г. на заседании Конституционной комиссии были обсуждены главные задачи по подготовке проекта новой Конституции и образовано девять подкомиссий.

В августе 1964 г. Конституционная комиссия закончила разработку проекта

Конституции СССР и пояснительной записки к нему. Данный проект состоял из 276 статей. Но в дальнейшем он был подвержен значительной переработке, поэтому не был утвержден в первоначальном виде, так как нес за собой некоторые недоработки.

11 декабря 1964 г. Брежнев стал председателем Конституционной комиссии.

19 декабря 1966 г. в состав Конституционной комиссии вошли 33 депутата взамен выбывших.

С 1962 г. Ильичев, с 1968 г. — Яковлев, а с 1973 г. — Пономарев возглавляли рабочую группу по подготовке проекта Конституции.

4—6 октября 1977 г. совершилось слушание Конституции на заседаниях палат Верховного Совета. 7 октября 1977 года состоялось заключительное совместное заседание палат Верховного Совета СССР, где сначала по разделам, а потом уже в целом Конституция была одобрена и принята. В этот день также Верховный Совет СССР принял Декларацию Верховного Совета о принятии и объявлении новой Конституции СССР, Закон СССР об объявлении дня принятия Конституции СССР всенародным праздником и Закон СССР о порядке введения в действие Конституции СССР. И уже 8 октября новая Конституция СССР была опубликована в СМИ.

Конституция, принятая в 1977 г., состояла из 9 разделов, 21 главы и 174 статей.

Борисом Ельциными, Леонидом Кравчуком и Станиславом Шушкевичем 8 декабря 1991 г. было подписано Соглашение о создании Содружества Независимых Государств», которое вошло в историю как Беловежское соглашение. В этом документе, состоявшем из Преамбулы, а также 14 статей, утверждалось, что СССР прекратил свое существование. Но, основываясь на исторической общности народов, а также учитывая двусторонние договоры, непосредственное стремление к правовому демократическому государству, цель развивать свои отношения на основе взаимного признания и уважения государственного суверенитета, стороны договорились об образовании СНГ.

10 декабря Верховные Советы Украины и Белоруссии согласились ратифицировать соглашение о создании СНГ.

12 декабря соглашение было ратифицировано Верховным Советом РСФСР.

21 декабря 1991 года на встрече глав республик в Алма-Ате к СНГ присоединилось еще восемь республик.

25 декабря М. Горбачев объявляет о своем прекращении деятельности на посту главы страны. В этот же день соглашение о создании СНГ было ратифицировано Верховным Советом Таджикистана.

Совет Республик Верховного Совета СССР принял декларацию о прекращении существования СССР в связи с образованием СНГ 26 декабря 1991 г.

Съезд народных депутатов РФ три раза отказывался от идеи ратификации Беловежского соглашения и исключения из текста конституции РСФСР упоминание о конституции и законах СССР в апреле 1992 г. Это стало одной из причин конфликта Съезда народных депутатов с президентом Ельциным, что послужило итогом силового разгона Съезда в октябре 1993 г. Так или иначе, Конституция СССР и законы СССР продолжали упоминаться в Конституции РФ — России (РСФСР) 1978 года вплоть до 25 декабря 1993 года, когда произошло принятие проекта Конституции Российской Федерации на всенародном голосовании, который уже не содержал упоминаний о Конституции и законах Советского Союза.

Президент Украины Л. Кравчук 19 июня 1992 г. подписывает закон об исключе-

нии упоминаний об СССР из конституции Украины.

В заключение необходимо добавить, что Конституция 1977 г. считалась юбилейным событием, так как прошло 60 лет после Великой Октябрьской Революции. Значительное влияние Конституции отразилось, конечно же, на социальную структуру общества, т.е. советское общество собиралось отказаться от различных угнетений и превосходств со стороны одного класса, а также обеспечить своим гражданам такую жизнь, чтобы все без исключения жили в комфортных условиях. Изучая текст Конституции, можно констатировать, что в условиях социалистической демократии государство активно и довольно успешно создаются все условия для того, чтобы гражданин жил и трудился не только в интересах государства и во благо обществу, но и всецело имел возможность в развитии своего духовного, морального и нравственного плана. Основной составляющей Конституции, конечно же, является коммунистическая идейность, которая проявлялась непосредственно в единстве убеждений, идей, определенной структуры знаний и конкретных дел с точки зрения марксистско-ленинского понимания личности. Естественно, различные группы трудящихся не должны были оставаться без особого внимания. Только при соблюдении данных фундаментальных подходов и принципов представляется возможным воспитать человека с новым мышлением и мировоззрением. В Конституции СССР 1977 г. были установлены не только основные принципы и положения социалистического государства, а также и абсолютно новые ценности. Важно то, что Конституция 1977 г. провозгласила человека главной ценностью.

Безусловно, можно говорить о значительной эволюции как государства, так и общества в целом, которые были устремлены к совершенную государственному строю — коммунизму, воплощающему великие идеи Революции. Таким образом, перед Советским Союзом, который вступил уже на другой и закономерный этап своего развития, была поставлена цель, заключающаяся в формировании нового человека развитого социалистического общества. Конечно же, для решения этого сложного вопроса в Конституции Советского Союза 1977 г. значительное внимание устремляется идейно-воспитательной работе среди трудящихся, воспитанию гражданской ответственности, атеистической направленности молодежи СССР, улучшения уровня профессиональной подготовки и квалификации молодых рабочих в условиях развитого социализма. Именно поэтому Конституция СССР 1977 г. внесло огромный и значительный вклад в жизнь советского народа.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОСОБИЯ ПО БЕЗРАБОТИЦЕ В РАМКАХ НОРМ КОНСТИТУЦИОННОГО ПРАВА

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы, затрагивающие проблемы и особенности правового регулирования безработицы в Российской Федерации. Автор дал понятие безработицы; классификацию лиц, относящихся к категории безработных граждан; размеры и условия выплаты пособий по безработице, рассмотрел вопросы социальной защиты граждан от безработицы и имеющиеся проблемы в данной сфере.

Ключевые слова: занятость, безработные, пособие по безработице.

© Chumakova I.

LEGAL REGULATION OF THE UNEMPLOYMENT BENEFIT IN THE FRAMEWORK OF THE NORMS OF THE CONSTITUTIONAL LAW

Abstract. The article considers the issues affecting the problems and peculiarities of legal regulation of unemployment in the Russian Federation.

The author has given the concept of unemployment; classification of persons belonging to the category of the unemployed; the amount and terms of payment of unemployment benefits, and discussed the issue of social protection of citizens from unemployment and challenges in this field.

Keywords: employment, the unemployed, unemployment benefits.

Среди наиболее непростых и важных вопросов социальной правовой защиты в государстве, следует назвать защиту от безработицы. Проблематика данной темы, регламентирующей права по безработице, охватывает различное законодательство РФ. Так ч. 3 ст. 37 Конституции РФ устанавливает, что граждане имеют право на защиту от безработицы.

Также и трудовое законодательство уделяет большое значение решению проблем занятости и трудоустройства граждан. Но основным законом является Закон от 19 апреля 1991 г. № 1032-1 «О занятости населения в Российской Федерации», который содержит основные направления государственной политики в данной области:

- свободный выбор занятости;
- осуществление мероприятий, которые способствуют занятости граждан, испытывающих трудности в поиске работы;
- предупреждение массовой и сокращение длительной (более года) безработицы;
- правила назначения и выплаты пособия и т.д.

¹ Научный руководитель — кандидат исторических наук, доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) **И. В. Тимонина.**

Исходя из Закона РФ «О занятости населения в Российской Федерации» **безработными** признаются трудоспособные граждане, которые не имеют работы и заработка, зарегистрированы в органах службы занятости в целях поиска подходящей работы, ищут работу и готовы приступить к ней.

При этом в качестве заработка не учитываются выплаты выходного пособия и сохраняемого среднего заработка гражданам, уволенным в связи с ликвидацией организации либо прекращением деятельности индивидуальным предпринимателем, сокращением численности или штата работников организации, индивидуального предпринимателя.

Решение о признании гражданина, зарегистрированного в целях поиска подходящей работы, безработным принимается органами службы занятости по месту жительства гражданина не позднее 11 дней со дня предъявления органам службы занятости паспорта, трудовой книжки или документов, их заменяющих, документов, удостоверяющих его квалификацию, справки о среднем заработке за последние три месяца по последнему месту работы, а для впервые ищущих работу (ранее не работавших), не имеющих квалификации — паспорта и документа об образовании и (или) о квалификации.

Согласно ч. 3 ст. 3 Закона РФ «О занятости населения в Российской Федерации», безработными не могут быть признаны граждане:

- не достигшие 16-летнего возраста;
- отказавшиеся в течение 10 дней со дня их регистрации в органах службы занятости в целях поиска подходящей работы от двух вариантов подходящей работы, включая работы временного характера, а впервые ищущие работу (ранее не работавшие) и при этом не имеющие квалификации — в случае двух отказов от профессионального обучения или от предложенной оплачиваемой работы, включая работу временного характера;
- не явившиеся без уважительных причин в течение 10 дней со дня их регистрации в целях поиска подходящей работы в органы службы занятости для предложения им подходящей работы, а также не явившиеся в срок, установленный органами службы занятости для регистрации их в качестве безработных;
- осужденные по решению суда к исправительным работам, а также к наказанию в виде лишения свободы;
- представившие документы, содержащие заведомо ложные сведения об отсутствии работы и заработка, а также представившие другие недостоверные данные для признания их безработными.

Пособие по безработице полагается безработным гражданам, вставшим на учет в службе занятости населения.

Цель его выплаты — предоставление гражданину средств к существованию на период поиска места работы. Однако каждому безработному нужно учесть один важный момент — выплата пособия имеет временные рамки.

Если гражданин будет числиться безработным длительное время, то наступит такой момент, когда пособие перестанет выплачиваться. Данное правило необходимо для стимулирования граждан к активному поиску работы.

Пособие выплачивается в течение года и начисляется в следующих размерах:

- первые 3 месяца — 75% от средней зарплаты;
- последующие 4 месяца — 60%;
- оставшиеся 5 месяцев — 45%.

Если при расчете в процентах от среднего заработка пособие получится меньше минимального, то оно будет начислено в минимальном размере.

Пособие в процентах от заработка выплачивается не более года. Затем в течение 6 месяцев пособие безработному выплачиваться не будет. Если гражданин так и не трудоустроится, то через 1,5 года с момента постановки на учет он будет получать минимальное пособие.

Но в случае если безработные граждане, не трудоустроены по истечении первого периода выплаты пособия по безработице, они имеют право на повторное получение пособия по безработице.

Общий период выплаты пособия по безработице гражданину не может превышать 24 месяца в суммарном исчислении в течение 36 месяцев.

На 2018 г. минимальная и максимальная величина пособия по безработице составляет 850 и 4900 руб. согласно постановлению Правительства РФ от 24 ноября 2017 г. № 1423 «О размерах минимальной и максимальной величин пособия по безработице на 2018 год».

Таким образом, следует сделать вывод о том, что проблема правового регулирования данного пособия, и в настоящее время, является актуальной, так как увеличение населения страны, ограниченность рабочих мест, сокращение штатов работников приводит не только к большой безработице, но и ухудшает трудовое положение граждан, а это, в свою очередь, ведет к негативным последствиям в сфере занятости населения.

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования
в приложении к журналу «Вестник Юридического института МИИТ»

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме в РИО института автором лично либо по электронной почте albinadg@mail.ru.

Имя файла определяется по фамилии первого автора.

2. Статья должна содержать:

— название статьи на русском и английском языках;

— ключевые слова (5—7 слов) на русском и английском языках;

— аннотацию (не менее 120 слов) (на русском и английском языках);

Сведения об авторе (авторах):

— фамилия, имя, отчество (полностью);

— место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);

— должность, ученая степень, ученое звание, иные почетные звания (при наличии);

— адрес электронной почты.

3. Объем материала — от 3 до 10 страниц формата А4.

4. Список литературы. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ 7.0.5-2008.

5. Магистранты, студенты представляют рецензию научного руководителя.

6. При несоблюдении указанных правил редакция вправе отклонить статью.