



ВЕСТНИК

ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ

ИЗДАЕТСЯ С 2013 ГОДА | № 1(25)/2019

Теория государства и права

Международное право

Таможенное дело

Криминологическое исследование

Гражданское
и предпринимательское право

Трудовое право

Право и экономика

Уголовное право

Исторический экскурс

Транспорт: безопасность и право



Электронный научный журнал «Вестник Юридического института МИИТ» 2019. № 1 (25)

Дата размещения — 11 апреля 2019 г.

Журнал издается с 2013 г.

Научное направление издания: 12.00.00 Право.

Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-2849.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

Официальный сайт в сети Интернет: <http://vestnik-ui-miit.ru>.

Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «**Российский университет транспорта**».

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ).

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) **2542-1573**.

Периодичность: четыре раза в год.

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

The online scientific journal «Bulletin of the Law Institute of MIIT» 2019. № 1 (25)

The date of the issue is the 11-th of April, 2019.

The journal has been published since January 2013.

The research area of the publications is 12.00.00 Law.

The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994.

Tel.: 8 (495) 681-90-19;

Fax.: 8 (495) 684-2849;

Email: albinadg@mail.ru.

The official site in the Internet is URL: <http://vestnik-ui-miit.ru/>

The founder and publisher is the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «**Russian University of Transport**».

The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.

The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) **2542-1573**.

The journal is issued 4 times a year.

The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law (20.02.03), professor (12.00.03) (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

<p><i>Председатель редакционного совета:</i> Духно Николай Алексеевич <i>доктор юридических наук, профессор</i></p> <p><i>Заместитель председателя редакционного совета:</i> Корякин Виктор Михайлович <i>доктор юридических наук, профессор</i></p> <p><i>Члены редакционного совета:</i> Борисов Андрей Викторович, <i>кандидат юридических наук, доцент</i> Егоров Виктор Павлович, <i>доктор военных наук, профессор</i> Землин Александр Игоревич, <i>доктор юридических наук, профессор</i> Лобачев Сергей Львович, <i>доктор технических наук, профессор</i> Рудакова Елена Николаевна, <i>доктор политических наук, профессор</i> Слышкин Геннадий Геннадьевич, <i>доктор филологических наук, профессор</i> Чеботарева Анна Александровна, <i>кандидат юридических наук, доцент</i></p>	<p><i>Chairman of the Editorial Council</i> Dukhno Nikolay Alekseevich <i>Doctor of Law, professor</i></p> <p><i>Deputy chairman of the Editorial Council</i> Koryakin Viktor Mikhailovich <i>Doctor of Law, professor</i></p> <p><i>Members of the Editorial Council:</i> Borisov Andrey Viktorovich <i>Candidate of Law, docent</i> Egorov Viktor Pavlovich <i>Doctor of Military Sciences, professor</i> Zemlin Aleksandr Igorevich <i>Doctor of Law, professor</i> Lobachev Sergey Lvovich <i>Doctor of Technical Sciences, professor</i> Rudakova Elena Nikolaevna <i>Doctor of Political Sciences, professor</i> Slyshkin Gennadiy Gennadievich <i>Doctor of Philological Sciences</i> Chebotareva Anna Aleksandovna <i>Candidate of Law, docent</i></p>
<p>© Law Institute of MIIT, 2019</p> <p>When using materials from the journal, it's necessary to refer to the «Bulletin of the Law Institute of MIIT»</p>	<p>The official site of the Law Institute is www.ui-miit.ru</p>

Содержание

ТЕОРИЯ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА

Кузьмин В. Н.

Проблемы формирования правового государства в России 15

Жовтун Д. Т.

Межэтнические конфликты и национальная безопасность
русского общества 25

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

Суденко В. Е.

Взаимодействие правоохранительных органов различных
государств по борьбе с организованной преступностью 37

Шатская И. И.

Проблемы и перспективы развития группы стран БРИКС 48

Харламова Ю. А.

Северный морской путь в контексте международного
сотрудничества 65

ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО

Рудакова Е. Н., Дмитриева О. А.

Проблемы цифровизации таможенных технологий,
направленных на совершенствование таможенного
администрирования 76

КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

Климкин В. Н.

Особенности причинного комплекса насильственной
пенитенциарной преступности в России
на современном этапе 85

ГРАЖДАНСКОЕ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ПРАВО

Смирнова В. В., Корнукова М. С.

Проблемы защиты прав предпринимателей
в Российской Федерации 94

Смирнова В. В., Турыгина А. В.

Проблемы правового регулирования ответственности
сторон по договору перевозки груза железнодорожным
транспортом 98

ТРУДОВОЕ ПРАВО

Тимонина И. В.

Особенности правового регулирования и направления
развития сферы занятости населения
в Российской Федерации 102

ПРАВО И ЭКОНОМИКА

Власов А. В.

Особенности использования нейронных сетей
в экономике в современных условиях 108

Власов А. В., Борисова Т. В.

Криптовалюта и блокчейн-технология в цифровой
экономике: теория и практика 114

Джабиев А. П.

Соблюдение мер нетарифных ограничений во внешней
торговле — экономический императив глобальной
экономики 122

УГОЛОВНОЕ ПРАВО

Борисов А. В., Орлов Ю. Ю.

Услуги неимущественного характера как предмет
взяточничества 134

Петрова Т. И.

О некоторых аспектах уголовно-правовой квалификации убийства женщины, заведомо для виновного находящейся в состоянии беременности, совершенного с особой жестокостью, а также убийства, совершенного общественно опасным способом142

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС

Петров Ю. И.

Историография истории таможенного дела России второй половины XIX — начала XX веков148

Мамина О. И., Химич Т. М.

Роль А. Ф. Керенского в Октябрьской революции 1917 года156

Мамина О. И., Химич Т. М.

Таможенная война между Россией и Германией в конце XIX — начале XX веков163

Орлов Ю. Ю.

Генезис уголовного законодательства об уголовной ответственности за взяточничество172

ТРАНСПОРТ: БЕЗОПАСНОСТЬ И ПРАВО

Ширшиков В. Б., Степанов В. С., Петросян А. А.

Человеческий капитал как экономическая безопасность179

Ширшиков В. Б., Шляпников И. Н., Астахов И. В.

Транспортный терроризм: случаи террористических актов и основные принципы противодействия181

Кобзева О. В., Лазникова П. В.

Роль железнодорожного транспорта в Европе184

**Скуйбедин О. Н., Собалевская А.Э.,
Астраханцева А. В., Красина А. И.**

Транспортная безопасность: к опыту обеспечения
транспортной безопасности в других странах
(на примере Соединенных Штатов Америки)188

Кобзева О. В., Симонова Е. А.

Вопросы, касающиеся безопасности и надежности
железнодорожного транспорта192

Скуйбедин О. Н., Лупенко В. В., Мечкарь А. О.

Краткий анализ обеспечения безопасности
на железнодорожном транспорте в Японии195

Шушпанова Д. В., Гилькамаиуга Г. К.

Обеспечение экологической безопасности передовыми
транспортными технологиями. Современная система
транспортировки — Hyperloop198

Галстян С. С., Панюшкин М. А.

Риски в системе транспортной безопасности.
Проекты по обучению и переподготовке персонала
в области транспортной безопасности201

Галстян С. С., Авакян С. А.

Неизбежный технологический прогресс высокого уровня
ведет к новым угрозам и вызовам на транспорте203

Соснина Н. Г., Наумов В. Д.

Транспортная безопасность в системе национальной
безопасности207

Соснина Н. Г., Несмелова А. Е.

Проблемы транспортной безопасности в России209

Соснина Н. Г., Рамазанова А. И.

Источники угроз транспортной безопасности в России212

Ширшиков В. Б., Соколова Е. Е.

Безопасность воздушного транспорта215

Ершова Т. А., Папикян К. А.

Методы обеспечения безопасности при использовании
вертикального транспорта218

Ивакин В. И.

Памяти ученого посвящается...222

Требования к материалам, представляемым
для опубликования в журнале «Вестник Юридического
института МИИТ»231

Contents

THEORY AND METHODOLOGY OF LAW

Kuzmin Valeriy N.

The problems of legal state formation in Russia 15

Zhovtun Dmitriy T.

Ethnic conflicts and national security of Russian society 25

INTERNATIONAL LAW

Sudenko Vladimir E.

The interaction of law enforcement agencies of various countries to combat organized crime 37

Shatskaya Irina Iv.

Problems and development prospects of the BRICS countries 48

Kharlamova Yulia Al.

Northern Sea Route in the context of international cooperation 65

ISSUES OF CUSTOMS AFFAIRS

Rudakova Elena N., Dmitrieva Olga Al.

Problems of digitalization of customs technologies aimed at improving customs administration 76

CRIMINOLOGY

Klimkin Valeriy N.

Features of the complex of violent penitentiary crime causes in Russia at present 85

CIVIL AND CORPORATE LAW

Smirnova Vera V., Kornukova Mariya S.

Problems of entrepreneur rights' protection
in the Russian Federation 94

Smirnova Vera V., Turygina A. V.

Problems of legal regulation of the contract parties'
responsibility in freight transportation by railway 98

LABOUR LAW

Timonina Irina V.

Features of legal regulation and improvement
of employment in the Russian Federation102

LAW AND ECONOMICS

Vlasov Aleksandr V.

Features of the neural networks' application in the present
economy108

Vlasov Aleksandr V., Borisova T. V.

Cryptocurrency and blockchain technology in the digital
economy: theory and practice114

Dzhabiev Aleksandr P.

Compliance with non-tariff restrictions in foreign trade
is the economic imperative of the global economy122

CRIMINAL LAW

Borisov Andrey V., Orlov Yuriy Yu.

Non-property services as a bribery134

Petrova Tatiyana Ig.

On some aspects of the criminal law qualification of felony
murder of a woman known to the perpetrator to be pregnant,
as well as murder, committed in a generally dangerous manner142

HISTORICAL OVERVIEW

Yuriy Iv. Petrov

Historiography of the Russia's customs history in the second half of the XIX-th - early XX-th centuries.....148

Mamina Oksana Iv., Khimich Tatiyana M.

The role of A. F. Kerensky in the October Revolution of 1917156

Mamina Oksana Iv., Khimich Tatiyana M.

The Customs war between Russia and Germany in the late XIX-th — early XX-h centuries163

Orlov Yuriy Yu.

The genesis of Criminal Bribery Law.....172

TRANSPORT: SECURITY AND LAW

**Shirshikov Vladislav B., Stepanov Vladislav S.,
Petrosyan Anait A.**

Human capital as economic security179

**Shirshikov Vladislav B., Shlyapnikov Ivan N.,
Astakhov Igor V.**

Transport terrorism: Cases of acts of terrorism and the basic principles of counteraction.....181

Kobzeva Olga V., Laznikova Polina V.

Le rôle du transport ferroviaire en Europe (The role of railway transport in Europe).....184

**Skuybedina Olga N., Sobalevskaya Anastasiya Ed.,
Astrakhantseva Anastasiya V., Krasina Arina Ig.**

Transportation security: other countries' experience to enforce security on transport (the example of the USA).....188

Kobzeva Olga V., Simonova Ekaterina Al. Les questions liées à la sécurité et la sûreté du transport ferroviaires (Questions relating to safety and reliability of railway transport).....	192
Skuybedina Olga N., Lupenko Valentina V., Mechkar Aleksandra Ol. A short analysis of security enforcement on railway transport in Japan.....	195
Shoushpanova Dzemma V., Gilkamaigua Guanoulouisa Katerin Al. Safety ecological assurances through advanced transport technologies. Modern high-speed transportation systems	198
Galstyan Susanna S., Panushkin Maksim An. Security risks transport system faces. Projects dedicated to retraining and advanced training of personnel in the field of transport security.....	201
Galstyan Susanna S., Avakyan Samvel Ar. Indispensably high level technological progress leads to new threats and challenges on transport.....	203
Sosnina Nataliya G., Naumov Vyacheslav D. Transport security in the national security system	207
Sosnina Nataliya G., Nesmelova Anastasiya E. The problems of transport security in Russia	209
Sosnina Nataliya G., Ramazanova Alina I. The sources of threats to the transport security in Russia.....	212
Shirshikov Vladislav B., Sokolova Ekaterina Ev. Air Transport Safety	215
Ershova Tatiyana A., Papikyan Karina A. Sicherheitsmethoden für den vertikalen Transport (The methods to provide safety in vertical transportation)	218

Ivakin Viktor Iv.

Dedicated to the memory of the scientist...222

Requirements

for the materials submitted for publication in the journal

«Bulletin of the Law Institute MIIT»231

ТЕОРИЯ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА

УДК 340.12

© Кузьмин Валерий Николаевич

— кандидат юридических наук, доцент,
доцент Департамента правового регулирования
Финансового университета при Правительстве РФ

Проблемы формирования правового государства в России

Аннотация. Предлагаемая статья подготовлена в соответствии с государственными образовательными стандартами высшего образования. В ней излагаются ключевые вопросы и категории, составляющие содержание курса «Теория государства и права». Также в статье рассматривается современное демократическое правовое государство, которое предполагает развитое гражданское общество, в котором взаимодействуют различные общественные организации, политические партии и в котором никакая идеология не может устанавливаться в качестве официальной государственной идеологии. Политическая жизнь в правовом государстве строится на основе идеологического, политического многообразия (плюрализм), многопартийности. Статья подготовлена для всех, кто интересуется правовой проблематикой.

Ключевые слова: правовое государство; система «сдержек и противовесов»; разделение властей; народное представительство; права гражданской свободы.

© Valeriy N. Kuzmin

— Candidate of Law, docent, associate professor
of the Department of legal regulation
of the Financial University under the Government
of the Russian Federation

The problems of legal state formation in Russia

Abstract. The proposed article was prepared in accordance with state educational standards of higher education. It considers the key issues and categories that make up the content of the course “Theory of State and Law”. The article also discusses the modern democratic legal state, which involves a developed civil society, in which various public organizations and political parties can interact, and where no ideology can be established as the official state ideolo-

gy. Political life in a legal state is built on the basis of ideological, political diversity (pluralism), a multi-party system. The article has been prepared for those who are interested in legal issues.

Keywords: legal state; system of “checks and balances”; separation of powers; representation of the people; civil liberty rights.

Правовое государство, в отличие от деспотического или полицейского, само себя ограничивает определенным комплексом постоянных норм и правил. Государство становится правовым именно потому, что оно подпадает под власть права. Нельзя не согласиться с Л. Дюги в том, что «государство есть не что иное, как сила, отданная на служение праву».

Закрепляя в законодательной форме свободу общества и личности, само государство не свободно от ограничений в собственных решениях и действиях. Подчиняясь праву, государственные органы не могут нарушать его предписания и несут ответственность за нарушения или невыполнение правовых предписаний.

Обязательность правового закона для государственной власти обеспечивается системой гарантий, которые исключают административный произвол. К ним относятся: ответственность правительства перед представительными органами; ответственность должностных лиц государства (дисциплинарная, гражданско-правовая, уголовная, конституционная) за нарушение прав и свобод конкретных лиц, за превышение власти, злоупотребление служебным положением и т.п.

Отечественная история богата примерами «права», обязательного лишь для подвластных, но не для творящей его власти. Так, в 1930-х гг. под лозунгом укрепления законности профсоюзы были включены в состав наркомата труда, было аннулировано право профсоюзов заключать коллективные договоры с администрацией относительно размеров зарплаты (1933). В 1931 г. был принят закон, в соответствии с которым лицо, совершившее прогул, подлежало увольнению и лишалось жилья, причем по решению администрации, а не суда. В 1934 г. законом был введен упрощенный порядок расследования дел о террористических актах, слушание уголовного дела без участия обвинителей, защиты и свидетелей, исключена возможность ходатайства о помиловании и обжалования приговора, подлежащего немедленному исполнению (расстрела). Этот перечень может быть едва не бесконечным [1, с. 138—139]. К 1937 г. право фактически не функционировало. И все это — во имя закона.

В правовом государстве верховенствует правовой закон, а не произвольная команда вышестоящего начальника, не административное распоряжение, как нередко бывает в России. Именно поэтому государство, основанное на праве, является по-настоящему сильным государством. Как неоднократно показывала история, тоталитарные режимы, делающие ставку не на право, а на силу и произвол, недолговечны.

Становление и функционирование правового государства во многом определяется уровнем правовой культуры общества, т.е. уважительным отношением к законам, знанием законов, умением грамотно их применять, высоким уровнем юридического мышления и юридической деятельности, независимо от того, кто ее осуществляет — государственный или общественный орган, должностное лицо, группа людей или отдельный индивид. К сожалению, на постсоветском пространстве уровень правовой культуры как рядовых граждан, так и высших должностных лиц, оставляет желать лучшего.

Система «сдержек и противовесов», установленная в конституционном праве, представляет собой совокупность правовых ограничений в отношении конкретной государственной власти: законодательной, исполнительной, судебной.

Применительно к законодательной власти используется жесткая юридическая процедура законодательного процесса, которая регламентирует основные его стадии. В системе противовесов важную роль призван играть глава государства, который имеет право применить отлагательное вето при поспешных решениях законодателя. Конституционный Суд РФ имеет право блокировать применение антиконституционных законов.

В отношении исполнительной власти используются ограничения ведомственного нормотворчества и делегированного законодательства, запреты на принятие ею актов, затрагивающих такие отношения, которые должны быть урегулированы только законом (например, установление налогов). Сюда можно отнести также сроки президентской власти, импичмент, вотум недоверия правительству, запрет ответственным работникам исполнительных органов избираться в состав законодательных структур и заниматься коммерческой деятельностью.

Для судебной власти тоже есть свои правоограничивающие средства, выражающиеся в осуществлении судебной власти только в определенных законом процедурах, в конституционных гарантиях и принципах процессуального законодательства: презумпции невиновности, праве на защиту, равенстве граждан перед законом и судом, гласности и состязательности процесса и т.п. Причем значение судебных процедур выше значения процедур в иных сферах правовой деятельности.

Как видно, разделение властей соответствует логике функционирования государства, в котором обеспечивается верховенство права: законодательная власть формулирует норму права, т.е. общее правило, подлежащее применению к различным случаям, конкретным фактам и обстоятельствам. Такое подведение частных, конкретных случаев, ситуаций под общее правило, выраженное в правовой норме, применение правовых норм к фактам социальной жизни есть прерогатива другой ветви власти — исполнительной, регулирующей общественные отношения на базе и во исполнение норм права. В случае возникновения спора по поводу соответ-

ствия конкретного факта правовой норме, запрещающей определенные действия или управомочивающей на их совершение, в дело вступает судебная власть, которая одна только управомочена судить о соответствии или несоответствии праву определенного факта, действия, притязания или спора о праве, и, сопоставляя конкретные факты с общим правилом, выраженным в правовой норме, делать в своих решениях, обеспечиваемых принудительной силой государства, выводы об их соответствии или несоответствии праву.

Необходимо сделать оговорку и обратить внимание на то, что не бывает «чистого» функционального разделения властей. Органы каждой ветви власти в той или иной степени выполняют все три функции государственного аппарата: правотворческую, правоисполнительную и правоохранительную. Так, применительно к государственному устройству России Государственная Дума, назначая на должность Председателя Центрального банка РФ, выполняет правоисполнительную функцию, а объявляя амнистию — судебную. Суд, признавая тот или иной нормативный акт не соответствующим акту более высокой силы (подзаконного акта закону, закона — конституции) либо издавая постановление о судебном толковании закона, выполняет в определенной мере правотворческую функцию. Просто для законодательной власти превалирующей является правотворческая функция, для исполнительной — правоисполнительная, для судебной — юрисдикционная.

Поэтому, строго говоря, принцип разделения властей требует не столько действительного разделения, сколько баланса различных властей. Ни одна из властей не может принять на себя функции другой, но действовать изолировано они также не в состоянии. Они должны взаимодействовать, образуя единый государственный аппарат. Довольно удачны рассуждения Э. Позднякова о единстве государственной власти: «Подобно тому, как верховная власть едина и неделима по своему принципу и не может быть сочетанием различных принципов, точно так же она неразделима и в своих главных проявлениях. Проявление верховной государственной власти может быть троякое: 1) законодательное, 2) исполнительное, 3) судебное. Эти проявления верховной власти выражают работу одной и той же, а не разных сил и принципов. Если представить себе государство, в котором существуют три независимые власти, из которых одна создает законы, но бессильна заставить суды и администрацию исполнять их; другая судит, как ей вздумается, но бессильна как в передаче своего опыта в законодательство, так и в принуждении администрации привести в исполнение свои постановления и приговоры; третья же действует совершенно независимо от первых двух, — то мы получили бы полную картину сумасшедшего дома, которую, кстати, некоторые наши теоретики-правоведы хотели бы видеть в России. Отсюда ясно, что законодательная, судебная и исполнительная власть имеют смысл только как проявления одной и той же

силы, которая в законодательной сфере устанавливает некоторые общие нормы, а суд и администрация принимают их к исполнению и применяют к частным случаям» [2, с. 168—169].

Поскольку согласно ст. 2 Конституции РФ человек, его права и свободы являются высшей ценностью, а их признание, соблюдение и защита составляют обязанность государства, то именно они и должны служить главным ориентиром для всех государственных органов. Это означает, что принцип разделения властей вовсе не исключает того, что основа и направленность деятельности у них единая. И построение, и механизм функционирования государственных органов должны быть подчинены этой высшей цели. А для того чтобы исключить возможность противоправной узурпации власти и попрания прав и свобод, устанавливается разделение властей.

В России начало реальному разделению властей положила судебная реформа 1864 г. (в Основных положениях судопроизводства устанавливалось: «власть судебная отделяется от исполнительной, административной и законодательной»), а продолжили государственные преобразования Николая II в 1905—1907 гг.

Проблема разделения властей получила свое отражение и в русской дореволюционной правовой литературе. В частности, Н. Лазаревский, анализируя принципы конституционного строя, ставил на первое место разделение властей: «По существу своему принципы конституционного строя могут быть сведены к следующим трем основным началам: 1) разделение властей; 2) народное представительство и 3) права гражданской свободы» [3, с. 65]. Наиболее полно теория разделения властей в отечественной литературе была раскрыта другим выдающимся русским юристом Ф. Кокошкиным, который определял участие народа в законодательстве и разделение властей как два важнейших принципа правового государства. Он попытался найти «гарантии» против концентрации власти в руках правительства и парламента. De facto речь шла о системе сдержек и противовесов в парламентарном государстве. Ф. Кокошкин выделил три элемента сдерживания исполнительной ветви власти: 1) контроль представительного органа за бюджетом и численностью армии, 2) ответственность министров и 3) право судебной власти проверять законность правительственных распоряжений. В отношении законодательной власти Ф. Кокошкин перечислил четыре «гарантии»: 1) участие главы исполнительной власти в законодательном процессе с помощью абсолютного или отлагательного «вето», 2) наличие двух палат, 3) незыблемость прав граждан, 4) изменение конституции особым порядком. Обращает на себя внимание отсутствие в списке наиболее серьезного механизма сдерживания парламента предоставлением исполнительной власти права его роспуска. Вероятно, в этом нашла свое отражение ситуация в России, связанная с досрочными роспусками I и II Государственной Думы. Интересно также отметить,

что Ф. Кокошкин не привел в своем исследовании никаких элементов сдерживания судебной власти, указан лишь принципы ее функционирования: несменяемость судей и суд присяжных [4, с. 16].

Конституционные кризисы начала 1990-х гг., разумеется, имели прежде всего политические причины, но рассогласованность норм, касавшихся разделения властей, отсутствие правил разрешения конфликтов также были одной из причин глубокого конституционного кризиса и сыграли свою негативную роль в развитии драматических событий октября 1993 г.

В Конституции РФ, принятой всенародным голосованием 12 декабря 1993 г., принцип разделения властей в общей форме закреплён в главе об основах конституционного строя: «Государственная власть в Российской Федерации осуществляется на основе разделения на законодательную, исполнительную и судебную. Органы законодательной, исполнительной и судебной власти самостоятельны» (ст. 10). Это положение относится как к организации государственной власти на федеральном уровне, так и на уровне субъектов РФ.

Речь идет не о разделении абсолютно независимых властей, а разделении единой государственной власти на три самостоятельные ветви.

Принцип разделения властей конкретизирован в нормах Конституции РФ, определяющих статус и компетенцию Президента, Федерального Собрания, Правительства и судов Российской Федерации.

Представительным и законодательным органом Российской Федерации является Федеральное Собрание — парламент Российской Федерации (ст. 94 Конституции РФ). Федеральному Собранию посвящена гл. 5 Конституции (ст. 94—109). Федеральное Собрание является постоянно действующим органом (ч. 1 ст. 99 Конституции РФ). Если в соответствии с прежней российской Конституцией парламент характеризовался как законодательный, распорядительный и контрольный орган государственной власти, то теперь это только представительный и законодательный орган, не обладающий функцией прямого контроля за исполнительной властью.

Федеральное Собрание состоит из двух палат — Совета Федерации и Государственной Думы, которые заседают раздельно. Палаты могут собираться совместно для заслушивания посланий Президента РФ, посланий Конституционного Суда РФ, выступлений руководителей иностранных государств. Каждая из палат принимает свой регламент и решает вопросы внутреннего распорядка своей деятельности.

В Государственной Думе представлены интересы всех граждан России независимо от места их проживания. Совет Федерации, фактически являющийся верхней палатой, комплектуется из представителей органов власти субъектов РФ (ст. 95 Конституции РФ).

Конституция РФ не определяет точных границ сферы законодательства, которое может быть принято Федеральным Собранием. Федеральное

Собрание принимает законы по любым вопросам, входящим в ведение Российской Федерации и совместное ведение Российской Федерации и ее субъектов, если эти вопросы не входят в компетенцию других органов государственной власти [5, с. 61—70].

Исключив верховенство одной власти над другой, Конституция кардинально изменила взаимоотношения органов законодательной и исполнительной власти, а также сам механизм контроля и подотчетности Правительства.

Судебной власти посвящена гл. 7 Конституции РФ (ст. 118—129). В ст. 118 установлено, что правосудие в Российской Федерации осуществляется только судом. Судебная власть осуществляется посредством конституционного, гражданского, административного и уголовного судопроизводства. Порядок судопроизводства определен Гражданским процессуальным, Арбитражным процессуальным и Уголовно-процессуальным кодексами Российской Федерации, Федеральным конституционным законом от 21 июля 1994 г. № 1-ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации».

Механизм разделения власти в современной России не охватывается нормами ст. 10 и гл. 5—7 Конституции РФ, а предусматривает более сложную модель. Логическим продолжением ст. 10 Конституции РФ является ее ст. 11, в которой установлено, что государственную власть в Российской Федерации осуществляют Президент РФ, Федеральное Собрание, Правительство РФ, суды РФ. Таким образом, власть всех других государственных органов является производной от власти названных в ст. 11 Конституции органов.

Как видно, есть некоторое несовпадение в содержании ст. 10, говорящей о разделении государственной власти в Российской Федерации на три власти — законодательную, исполнительную и судебную, с одной стороны, и ч. 1 ст. 11, перечисляющей не три, а четыре органа в системе федеральных органов государственной власти, с другой. Если место Федерального Собрания, Правительства и судов в системе разделения властей очевидно (соответственно законодательная, исполнительная и судебная ветви власти), то место Президента в системе разделения властей не вполне ясно. При выяснении этого вопроса следует исходить из того, что разделение властей не только не исключает, но и предполагает их совместные усилия и взаимодействие. Основная задача обеспечения взаимодействия властей возложена Конституцией на Президента. Именно поэтому главам, посвященным трем ветвям власти, предшествует гл. 4 «Президент Российской Федерации» [6, с. 136—145]. Собственно, с нее начинается изложение системы государственных органов РФ, что объясняется особым самостоятельным и главенствующим местом Президента в системе органов, осуществляющих государственную власть в России.

Концепция президентской власти в действующей Конституции существенно изменилась. В отличие от прежней Конституции, устанавливав-

шей, что Президент является «высшим должностным лицом и главой исполнительной власти», Конституция РФ 1993 г. принципиально по-новому определяет статус Президента: Президент РФ является главой государства (ч. 1 ст. 80), и далее: Президент РФ является гарантом Конституции РФ, прав и свобод человека и гражданина. В установленном Конституцией РФ порядке он принимает меры по охране суверенитета Российской Федерации, ее независимости и государственной целостности, обеспечивает согласованное функционирование и взаимодействие органов государственной власти (ч. 2 ст. 80). То есть Президент как бы поставлен Конституцией над другими властями.

Полномочия Президента изложены не только в гл. 4, но и в гл. 5—7 Конституции РФ. Конституция наделяет Президента РФ весьма широкими правами, которые, по существу, охватывают все сферы и направления организации и осуществления в стране государственной власти. Полномочия Президента универсальны, часть из них не специфична ни для одной из властей, перечисленных в ст. 10 Конституции РФ, и имеет самостоятельный характер (представительские полномочия главы Российского государства, функция обеспечения согласованного функционирования и взаимодействия органов государственной власти, др.). Другая часть компетенции Президента РФ позволяет ему воздействовать на иные ветви федеральной власти, региональную власть, а также участвовать в осуществлении их функций. В целом же Президент обеспечивает бесперебойное функционирование всего государственного механизма [7, с. 141].

Комплексный анализ норм гл. 4—7 Конституции приводит к выводу, что президентская власть как бы выносится за рамки классической триады разделения властей и конструируется в виде некой отдельной (исходной, базовой, всеобщей так сказать) четвертой (точнее, первой) власти, возвышающейся над этой привычной триадой. Характер и объем конституционных президентских полномочий позволяет говорить о качественно особом явлении, а именно о президентской власти как особой и отдельной разновидности государственной власти. Применительно к существующей в настоящее время в Российской Федерации конституционной системе вполне правомерно говорить о разделении на федеральном уровне не традиционно трех, а именно четырех властей президентской, законодательной, исполнительной и судебной, хотя ст. 10 Конституции РФ говорит о разделении государственной власти на законодательную, исполнительную и судебную. Каждая из этих властей призвана выполнять преимущественно одну или несколько основных властных функций. Президент в этой системе выполняет главным образом координационно-объединительную (стабилизирующую) и представительную функции, Федеральное Собрание — законодательную и контрольную функции, Правительство — исполнительно-распорядительную функцию, судебная власть осуществляет правосудие, в том числе конституционный контроль и кон-

ституционное толкование [8, с. 145—155].

В конституционных доктринах и конституциях зарубежных стран реализованы тезисы об избирательной власти, об учредительной власти, об информационной власти, о контрольной власти, и даже об экзаменационной власти.

Анализ конструкций, предусмотренных Конституцией РФ, и их практической реализации приводит к выводу о довольно формальном характере принципа разделения властей, об очевидном возвышении президентской власти над другими властями, о крайне ограниченных возможностях воздействия Федерального Собрания на Президента и Правительство.

Президент активно воздействует на законодательную отрасль власти, контролирует и фактически руководит действиями Правительства, а сам выведен из-под влияния этой системы, в том числе и из-под влияния какой-либо формы контроля со стороны органов государственной власти. Реализация сдержек и противовесов по отношению к Президенту чрезвычайно затруднена. За исключением института отрешения Президента от должности по обвинению в государственной измене или совершении иного тяжкого преступления (процедуры очень усложненной и практически не осуществимой). У Федерального Собрания и судебной власти нет реальных рычагов воздействия на деятельность Президента или установление ответственности за последствия этой деятельности.

Одним из главных недостатков Конституции РФ является ограниченный набор контрольных полномочий парламента. Конституция не предусматривает таких традиционных форм парламентского контроля, как депутатские запросы и деятельность депутатских следственных комиссий. Ни Конституция РФ, ни федеральные законы не устанавливают ответственность высших должностных лиц за невыполнение решений Конституционного Суда РФ, за игнорирование результатов работы Счетной палаты РФ.

Противовесом в отношении «перекоса» властных полномочий между другими ветвями государственной власти могли бы стать российские суды. По крайней мере, порядок формирования высших судебных инстанций должен быть гарантией против их ориентации на одну из ветвей власти. К сожалению, наши суды нельзя пока назвать независимыми, беспристрастными и объективными органами правосудия. Коррупция в судах общей юрисдикции и арбитражных судах общеизвестна, о ней достаточно пишет пресса.

Что касается Конституционного Суда РФ, то анализ его решений приводит к выводу об их отчетливо пропрезидентской и одновременно антипарламентской направленности. Более того, в ряде постановлений Конституционного Суда РФ явно видна тенденция к изменению содержания (фактически подмене), а не к уяснению смысла конституционных норм.

Литература

1. Хутыз, М. Х. Энциклопедия права / М. Х. Хутыз, П. Н. Сергейко. — М., 1995.
2. Поздняков, Э. А. Философия государства и права. — М., 1995.
3. Лазаревский, Н. И. Лекции по русскому государственному праву. — Т. 1. — СПб., 1910.
4. Кокошкин, Ф. Ф. Русское государственное право в связи с основными началами общего государственного права. — Вып. 2. — М., 1908.
5. Корнев, А. В. Обеспечение химической и биологической безопасности населения, биосферы и объектов техносферы как направление государственной политики / А. В. Корнев, В. Н. Кузьмин, Ю. А. Аксаев // Труд и социальные отношения. — 2010. — № 11(77).
6. Корнев, А. В. Правовое обеспечение экологической безопасности в странах Евросоюза / А. В. Корнев, В. Н. Кузьмин // Труд и социальные отношения. — 2011. — № 3(81).
7. Корнев, А. В. Особенности правового регулирования в сфере охраны окружающей природной среды (на примере Японии) / А. В. Корнев, В. Н. Кузьмин, Ю. А. Аксаев // Труд и социальные отношения. — 2011 — № 1.
8. Корнев А. В. Роль экологической безопасности в мировом политическом процессе / А. В. Корнев, В. Н. Кузьмин, И. В. Кузьмин // Труд и социальные отношения. — 2012 — № 7(97).

References

1. Khutyzy, M. KH. Entsiklopediya prava [Encyclopedia of Law]/ M. KH. Khutyzy, P. N. Sergeyko. — M., 1995.
2. Pozdnyakov, E. A. Filosofiya gosudarstva i prava [Philosophy of State and Law]. — M., 1995.
3. Lazarevskiy, N. I. Lektsii po russkomu gosudarstvennomu pravu [Lectures on Russian state law]. — T. 1. — SPb., 1910.
4. Kokoshkin, F. F. Russkoye gosudarstvennoye pravo v svyazi s osnovnymi nachalami obshchego gosudarstvennogo prava [Russian state law in connection with the basic principles of general state law]. — Vyp. 2. — M., 1908.
5. Kornev, A. V. Obespecheniye khimicheskoy i biologicheskoy bezopasnosti nasele-niya, biosfery i ob"yektov tekhnosfery kak napravleniye gosudarstvennoy politiki [En-suring the chemical and biological safety of the population, the biosphere and the ob-jects of the technosphere as a direction of state policy]/ A. V. Kornev, V. N. Kuz'min, YU. A. Aksayev // Trud i sotsial'nyye otnosheniya. — 2010. — № 11(77).
6. Kornev, A. V. Pravovoye obespecheniye ekologicheskoy bezopasnosti v stranakh Yevrosoyuza [Legal provision of environmental safety in the EU countries]/ A. V. Kornev, V. N. Kuz'min // Trud i sotsial'nyye otnosheniya. — 2011. — № 3(81).
7. Kornev, A. V. Osobennosti pravovogo regulirovaniya v sfere okhrany okruzhayushchey prirodnoy sredy (na primere Yaponii) [Peculiarities of legal regulation in the sphere of environmental protection (Japan example)]/ A. V. Kornev, V. N. Kuz'min, YU. A. Aksayev // Trud i sotsial'nyye otnosheniya. — 2011 — № 1.
8. Kornev A. V. Rol' ekologicheskoy bezopasnosti v mirovom politicheskom protsesse [The role of environmental security in the global political process]/ A. V. Kor-nev, V. N. Kuz'min, I. V. Kuz'min // Trud i sotsial'nyye otnosheniya. — 2012 — № 7(97).

ТЕОРИЯ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА

УДК 316.35:39

© Жовтун Дмитрий Тимофеевич

— доктор философских наук, профессор кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»

Юридического института
Российского университета транспорта
dtzhovt@yandex.ru

Межэтнические конфликты и национальная безопасность российского общества

Аннотация. В статье рассматриваются особенности межэтнических конфликтов в структуре российского социума. Определяются социально-экономические факторы, служащие катализаторами возникновения межэтнических конфликтов. Выявляются связи данного вида социальных конфликтов с терроризмом как угрозой национальной безопасности для российского общества.

Ключевые слова: межэтнические конфликты; катализаторы конфликта; терроризм; насилие; урегулирование конфликта.

© Dmitriy T. Zhovtun

— Doctor of Philosophical Sciences, professor
of the department of methodology of law and legal communication,
Law Institute of the Russian University of Transport

Ethnic conflicts and national security of Russian society

Abstract. The article considers the features of ethnic conflicts in the structure of Russian society. There have been determined socio-economic factors that serve as catalysts for the emergence of ethnic conflicts. There have been revealed the correlation of these social conflicts with terrorism as a threat to national security of Russian society.

Keywords: ethnic conflicts; conflict catalysts; terrorism; violence; conflict resolution.

Сегодня мы являемся свидетелями того, как политизированная этничность все более явно выступает на авансцену современного политического процесса. Этнос становится главным персонажем не только

этнополитики, но и заметным действующим лицом в сфере политической жизни в целом: без учета многочисленных этнических притязаний уже невозможно решать ни экономические, ни политические, ни идеологические проблемы как внутри национально-государственных образований, так и в глобальных масштабах.

Следует признать, что национально-этнические процессы в кризисные периоды отличаются неуправляемостью и непредсказуемостью. Отдельные фрагменты этих процессов порой кажутся настоящей преисподней социального бытия: переплетением рационального и иррационального, сознательного и бессознательного, прорывом на первый план биологических мотивов в поведении и поступках их субъектов. Иррациональная сторона межнациональных и межэтнических взаимодействий связана, прежде всего, с конфликтными ситуациями, возникающими в этих процессах.

Конфликт, как феномен в структуре социума, — многогранное явление, в нем в единый узел сплетаются самые различные по содержанию и характеру социальные связи как материальные, так и духовные: экономические, политические, правовые, нравственные, которые поддаются логическому анализу, рациональному осмыслению в логико-вербальной форме; но здесь же присутствуют и такие связи и отношения, которые в рациональных формах, т.е. в привычной для нас логике понятий, непостижимы. Познание конфликтов требует особых понятийных средств, здесь нужны новые интеллектуально-лингвистические ходы и смысловые конструкции.

В разгоревшемся конфликте смысл отсутствует, это ситуация бессмысленная, и остановить конфликтное столкновение можно только путем приобретения участвующими в нем субъектами смысла, понимаемого в данном случае как со-мысль, сопряжение мыслей, единомыслие, что, несомненно, достижимо в силу того, что между людьми всегда больше общего, нежели того, что их разъединяет. Конфликт — это особая реальность, скорее квазиреальность, как «провал» в латентные пласты социального бытия, еще не освещенного лучами рационального познания. Здесь привычные для нас связи и зависимости не работают (как в микромире нельзя объяснить происходящие там процессы с помощью связей и детерминаций, имеющих место в макромире, для которого характерны причинно-следственные связи, отражаемые нами в привычной для нас логике понятий). Не случайно в последнее время при попытке анализа той или иной межнациональной или межэтнической конфликтной ситуации в нашей стране все чаще и чаще, хотя и не всегда осознанно, употребляется понятие абсурда.

Чувство абсурдности бытия у современного человека нарастает. Очевидно, это связано с глубинными особенностями современной цивилизации и, прежде всего, ее негативными по отношению к человеку сторонами, которые убедительно раскрыты и продолжают раскрываться в творчестве

ряда философских школ и течений: франкфуртской школы, пессимистических вариантов «философии техники» и футурологии и др. Состояние разочарования, неосуществления значимых для человека, целых этносов и наций целей, напряжение и тревога перед будущим, а для многих и безисходность, т.е. то, что З. Фрейд называет фрустрацией, являются основными факторами конфликтных столкновений, в которых раскрывается ужасающая бесчеловечность человека.

Конфликт выступает как реакция отдельных индивидов, социальных групп, этносов, наций, государств на абсурдность ситуации, создаваемой современными цивилизационными процессами и, прежде всего, процессом «модернизации», приобретающим глобальный характер (речь идет о многомерных изменениях общества — в экономическом, технологическом, экологическом, демографическом, социальном и психологическом отношениях). Техногенные кризисные явления в экономике национальных регионов — от Прибалтики до Средней Азии — в условиях гласности и информированности о мировых стандартах защиты индивидуальных и коллективных прав человека, а также при возрастающем дефиците жизненных благ, вызывают у коренного населения этнических регионов тревогу за свою судьбу, за свое будущее.

Другими словами, модернизация стимулировала раскрытие латентного потенциала конфликтных отношений между неравномерно развитыми этнонациональными группами. Многие этносы и народности, населяющие это пространство, под напором «модернизации» вынуждены переходить из традиционного общества в индустриальное. Этот переход сопровождается ломкой жестких регламентаций их социального статуса, изменением в отношениях между центром и периферийными этносами, расами и религиозными группами.

Такой переход означает замену всей традиционной системы отношений на открытый соревновательный выбор в условиях равноправия перед законами рынка. Но неравномерное протекание модернизации, обусловленное неравенством стартовых возможностей в этом процессе, в этнонациональных ареалах порождает многочисленные конфликты между притязаниями этнических групп, а также между отдельными этносами и государством. Государство реально не может обеспечить права своим субъектам. Оно пока не в состоянии привести все этносы к одинаковому уровню социально-экономического развития.

К тому же в модернизирующихся этнических группах происходит неравномерное формирование политического и правового сознания, а в наиболее политизированных этносах, действительно или мнимо обделенных из-за своей периферийности, возникает неудовлетворенность государственным центром как гарантом правозащиты, выливающаяся в форму национализма. А в условиях социальной дезинтеграции, распада традиционных структур и отношений между ними, происходящего под давлением

модернизационных процессов, национализм начинает выступать заменителем традиционных ценностей, утративших свое значение. Начинается настоящая «этническая лихорадка», в этносах накапливаются элементы агрессивности по отношению к соседям и центру. Из древних пластов первобытной культуры возрождаются архаические представления о том, что чужой этнос — это враг, в нем видится только опасность для жизни и роста. Он является воплощением зла. Ожидание от другого этноса враждебных действий несет в себе нравственную санкцию на собственное насилие над ним, что порождает эскалацию насилия, цепную реакцию кровавых столкновений, не имеющих под собой рациональной основы.

Местная этнократия для решения своих проблем, чтобы завоевать право распоряжаться богатствами региона, способствует своими действиями возрождению подобного рода иррациональных, импульсивно-стихийных интенций, исходящих из этнических архетипов, и эффективно эксплуатирует архаичный потенциал своих этнических групп, прикрываясь национальной риторикой и национальными одеждами.

Этнизация сознания — это форма отчуждения личности, потеря человеком свободы. Националистическая идеология как раз и направлена на обострение чувства принадлежности индивида к нации, этносу. Она сминает все индивидуальные, личностные особенности человека, подавляет их предполагаемым общим национальным признаком. Индивид отождествляется, растворяется в национальном или этническом сообществе, а национализм в своих программных установках всегда направлен на усиление этого отождествления.

Индивид в условиях социальной дезинтеграции, ухудшения экономической жизни, социально-психологического дискомфорта, чувствуя свою сопричастность к общей и безликой духовной силе, какой представлен ему национализм, полагает, что он обрел себя. Его эмпирическая незначительность как индивида, социального «атома», песчинки в огромном мире восполняется причастностью к «общей» судьбе нации, национальной группы под давлением националистической идеологии. Судьба нации превращается для него в высшую моральную и политическую программу, реализация которой мыслится только за счет интересов других наций и этносов. И если дело дошло до насильственного конфликта при решении такого рода задач, то разумная аргументация, основанная на логике, моральных критериях, становится невозможной. В националистической идеологии конечными аргументами в общественно-политических дискуссиях или конфликтных столкновениях становятся те, которые направлены на обоснование и укрепление приоритета национальных интересов. «Национальная» аргументация является единственным высшим критерием оценки происходящих событий, а те критерии, которые не соответствуют укреплению национальных интересов, попросту отбрасываются.

В конфликтном поле проявляется «онтологическая относительность», суть которой заключается в том, что конфликтующие стороны (субъекты) превращаются как бы в социальные «монады», замкнутые на себя, не допускающие проникновения «другого» в их внутренний мир, не способные сами проникнуть в «чужой мир», живущие в своем собственном измерении и поэтому имеющие искаженное представление друг о друге. Особенно это обстоятельство заметно в межэтнических конфликтах. Подобный конфликт есть такой тип диадического взаимодействия, непременным условием которого является совокупность представлений оппонентов о себе (своих мотивах, целях, ценностях и т.п.), о противнике (его мотивах и целях), о социальной среде, в которой происходит конфликт. Именно эти образы, а не сама реальность являются непосредственными детерминантами конфликтного поведения участников.

В межэтническом конфликте исходная содержательная информация о социальной действительности для субъектов этого взаимодействия сводится к совокупности «стимульных значений», заданных им их идеологией: желаемой властью, жизненными ресурсами, образом врага, соотношением сил и т.п. Субъект конфликта как бы редуцирует реальность в соответствии с некой «преданностью», «выносит за скобки» все, что не укладывается в его модель; содержание реальной ситуации у него исчерпывается именно его моделью, а что находится вне ее, для него не имеет значения и смысла.

Если социальные отношения, в которых находится каждый из социальных субъектов, рассматривать как динамическую систему, выступающую для субъекта животворной средой, обеспечивающей его рост и развитие, то конфликт, с этой точки зрения, есть система-паразит, ограничивающая, урезающая, усекающая бытие каждого из участников конфликта прежде всего тем, что он направляет поток своего существования (экзистенцию) на борьбу с «другим», на преодоление другого. Но устранив другого, «победившая» сторона не получает развития, скорее наоборот — она обедняет себя тем, что сужается поле ее отношений, устраняется, исчезает одно из звеньев ее содержательных связей. (Поэтому конфликт, с этой точки зрения, можно определить как саморазрушающееся противоречие). В этой ситуации, чтобы в дальнейшем сохранить бытие «победителя», сторона должна искать оппонента и опять трансформировать свое отношение к нему в конфликт, и так до бесконечности.

Всякий социальный субъект строит свое поведение, ориентируясь на реальность. Таковой выступает его «жизненный мир» как верховная реальность, мир его повседневной жизни, мир ближайших ему предметов, социальных феноменов. Именно этот мир дан ему, его сознанию с наибольшей очевидностью и аподиктической достоверностью. В процессе социального взаимодействия отдельные индивиды, социальные группы, общности исходят из своего жизненного мира, жизненного опыта как

наиболее твердого и устойчивого, а следовательно, и наиболее надежного эмпирического базиса социальной ориентации. Именно жизненный мир задает индивиду основные значения и очевидности, выстраивающиеся в непрерывную жизненную связь, в историческую горизонтность. Поэтому для исследования тонкостей и нюансов социального взаимодействия, особенно конфликтного, исходить надо прежде всего из жизненного мира субъектов этого взаимодействия. Именно здесь кроются истинные мотивы, цели тех или иных поступков и действий агентов конфликта.

Среди причин конфликтов, как правило, выделяют невозможность (или подавление) удовлетворения базовых потребностей субъектов, неравенство возможностей, т.е. жизненных шансов различных субъектов, неодинаковый доступ к ресурсам развития. В состоянии стабильности, в период устойчивого развития общественной системы существуют определенная и относительно устойчивая структура интересов различных социальных групп, отдельных индивидов, а также институциональные формы «выражения» этих интересов как неких объективно заданных параметров, детерминированных социальным положением субъектов. Здесь конфликтов не бывает или, если они и возникают, то гасятся, иногда подавляются правовыми или насильственными способами, специально для этого созданными институтами власти.

В нестабильном состоянии общественной системы, в ее кризисный период наблюдается диффузия интересов, обусловленная неустойчивостью социального положения субъектов. Здесь на первый план выступает не выражение интересов, а их полагание и декларирование, реляция, притязание на жизненные шансы, доступ к ресурсам. Отсутствие же или слабость правовой системы, призванной регулировать социальные отношения, обеспечивать институциональные формы, т.е. легальные формы удовлетворения потребностей и интересов, приводит к тому, что притязания субъектов сталкиваются как в «броуновском движении», что и порождает многочисленные конфликты.

Конфликту предшествует социальное напряжение, из которого возникает предконфликтная ситуация. Социальное напряжение — это состояние социальной системы (или подсистемы), характеризующееся нарушением равновесия в балансе обмена деятельностью между ее компонентами и сопровождающееся эмоциональными реакциями негативного плана со стороны субъектов социальных отношений (такими как беспокойство, страх, враждебность, агрессивность). Для нее характерны: крайнее возбуждение субъектов, зачастую переходящее в истерию, порождаемую неясностью перспектив, неуверенностью в смысле и направленности их действий. (Истерия вносит определенность, но она, как правило, связана с формированием образа врага).

Таким образом, из состояния социальной напряженности формируется предконфликтная ситуация. Предконфликтная ситуация — это совокуп-

ность конкретно-исторических обстоятельств, сложившихся в жизненно важном для социального субъекта пространстве, нарушающих его онтологическую безопасность. Нарушение онтологической безопасности отражается в чувстве беспокойства, страха, незащищенности или ущемленности интересов субъекта, вызванных явным или неявным посягательством на его сложившийся и устоявшийся социальный статус со стороны других субъектов.

Нельзя игнорировать агрессию как существенный элемент конфликтной ситуации. На наш взгляд, агрессия есть фундаментальный факт человеческого бытия, она существует в форме архетипа и скрыта в глубине человеческой психики. Она так же, как и сексуальность, является древнейшим инстинктом человека. Агрессия является необходимым условием выживания любого вида в мире, где ведется постоянная борьба за более благоприятные условия, территорию, жизненные ресурсы, власть, лидерство.

Биологический шовинизм, присущий всему живому, эволюционируя, при определенных условиях перерастает в социальный. В человеке живет бессознательная установка делить людей на «своих» и «чужих», потенциальных «друзей» и «врагов».

Особенно ярко это проявляется на уровне бытового шовинизма, сопровождающегося усилением ксенофобии, жертвами которой становятся прежде всего беженцы, переселенцы и иностранная рабочая сила. Бытовой шовинизм — это не идеология определенной социальной группы, а проявление основанной на архетипах и стереотипах универсальной склонности людей фиксировать различия и относиться с недоверием к представителям другого этноса. Этнические стереотипы усваиваются человеком еще в детстве, следовательно бессознательно и некритически. Впоследствии они проявляются преимущественно на бессознательном уровне. Особенностью бессознательного являются эмоциональность, алогичность, т.е. слабая подверженность сознательному контролю за поступками и рациональному осмыслению ситуации. Фоном таких ситуаций бывает обстановка эмоциональной напряженности, взвинченности, нервозности, всеобщего недовольства. Бытовой шовинизм способен в такой момент захватить не только чувства и мысли, но и волю людей, довольно быстро распространяться среди населения, стать причиной мотивации поступков негативной окраски.

Для бытового шовинизма характерен двойной стандарт, заключающийся в том, что все, задевающее собственные национальные чувства, воспринимается исключительно болезненно и связывается со злым умыслом, и в то же время мало или совсем не обращается внимание на национальные чувства других, на собственные действия, могущие обидеть представителей других этносов. Проявления двойного стандарта многократно усиливаются в ситуации разгоревшегося межэтнического конфликта.

Одной из форм межнациональных, межэтнических конфликтов в современной России является националистический терроризм. Терроризм — это многоплановое явление, все больше утверждающееся в структуре бытия современного общества. Он становится одним из инструментов практического решения экономических, политических и психологических проблем. Это явление требует специального исследования, глубокого и всестороннего научного анализа с участием различных специалистов: экономистов, социологов, политологов, психологов, медиков, юристов, философов, другими словами, здесь нужен междисциплинарный подход, поскольку любой террористический акт, какую бы цель он ни преследовал, сотрясает все стороны нашей жизни.

По своей сути терроризм есть мотивированное насилие (бывают и немотивированные насильственные поступки, но это область патологии), осуществляемое малыми группами или отдельными индивидами ради достижения конкретно поставленной цели, чаще всего политического характера, и в таком случае террористы претендуют на представительство больших масс — классов, социальных слоев, наций, религиозных и этнических образований. Его можно также характеризовать как современную форму достижения принудительных сделок с государством или с частными лицами, где инициатива принадлежит террористам.

Если речь идет о террористическом акте, совершенном отдельным индивидом, то здесь возможно переплетение моральных, психологических, а часто и религиозных факторов. Террорист может хорошо понимать, что убийство, похищение людей, пытки несовместимы с моралью, он может чувствовать, осознавать и переживать свою вину и тем не менее сознательно идти на террористический акт. В этом случае он отдает свою свободу и жизнь группе, организации или семье (в случае экономической мотивации террора), как бы отказываясь от собственных моральных ценностей, от своего «Я» и совести, растворяясь в группе. Его преступление, его вина в данном случае утрачивают для него свое значение. Требования, связанные с интересами и судьбой группы, возвышаются над всеми остальными нормами и нейтрализуют, обесценивают их. Таким образом, особая опасность терроризма и трудность борьбы с ним заключаются в опустошительном разрушении личности террориста или террористической группы. Данное обстоятельство зачастую не оставляет выбора в предотвращении или ликвидации террора и вынуждает применять по отношению к преступнику средства насилия, вплоть до физического уничтожения.

В методологическом плане наиболее приемлемым для исследования предконфликтных и конфликтных ситуаций, на наш взгляд, является экзистенциально-коммуникативный подход, который, в отличие от рационалистических методов, ориентированных на поиск сущности и смысла познаваемых феноменов, направлен на внедрение, внесение

смысла в конфликтную ситуацию, прояснение для участников конфликта их действительного положения в создавшемся конфликтном пространстве. Для разрешения межнационального или межэтнического конфликта исключительное значение приобретает коммуникативный опыт, рождающийся в контексте взаимодействия, когда обе стороны согласны относительно лингвистически оформленных смыслов, остающихся постоянными в процессе этого взаимодействия, т.е. необходимо наличие языкового тождества, коммуникативного тождества.

Ядром коммуникативного опыта является смысл каждого действия, каждого факта. Здесь, на наш взгляд, следует опираться на концепцию социального действия Макса Вебера, который рассматривает социальное действие как поведение субъективно осмысленное, т.е. ориентированное на субъективно вкладываемый смысл и поэтому мотивированное. При этом адекватно понять социальное действие можно только через соотношение его с целями и ценностями, на которые субъект ориентирован. Другими словами, только смысл, вложенный действующим субъектом, обеспечивает адекватный доступ к его поведению в ситуации, которая им же самим интерпретируется.

Взаимные противодействия контрагентов, участников конфликта, полностью подпадают под определение социального действия, принятого в понимающей социологии М. Вебера. В действиях конфликтующих субъектов важное значение имеет их смысловая ориентация на ожидания определенного действия контрагента и в соответствии с этим производятся субъективная оценка шанса на успех собственных действий. Этот момент экспектации означает «ориентацию на другого» — очень важное в методологическом отношении понятие для познания и разрешения конфликта.

Межэтнические конфликты относятся к разряду «глубоко укорененных» конфликтов, которые рациональными способами или ссылками на эмпирическую очевидность не разрешимы. Конфликты этнических групп — это конфликты «жизненных миров», столкновение культур. Столкновение этих миров можно рассматривать по аналогии с известными в гештальтпсихологии «двойными образами», которые в зависимости от точки зрения допускают два различных толкования.

У каждого из субъектов конфликтного взаимодействия свой жизненный мир, свой социальный опыт, что значительно затрудняет поиски консенсуса, необходимого для разрешения конфликта. Поэтому крайне важно взломать, разрушить преграды, границы между жизненными мирами конфликтующих субъектов, ввести их в одно коммуникативное поле. Для этого необходимо апеллировать к культуре, к общим духовным, нравственным, религиозным ценностям, общественным идеалам, ввести их в жизненный мир каждого из конфликтующих субъектов, чтобы они могли выполнить смыслотворческую функцию, сформировать общее для обеих

сторон понимание ситуации. В этом случае единый язык, единые духовные ценности, культурные образцы истолкования мира предстают как ресурсы, делающие возможным взаимопонимание участников конфликтного взаимодействия, достижение между ними согласия. При этом мотив действий должен сдвигаться с уровня системы стимулов на уровень лингвистической и другой коммуникации. Язык здесь выступает в качестве трансцендентального резервуара интерпретаций и сотворения смыслов. В переговорном процессе, который является наиболее приемлемым способом урегулирования конфликтов в современном обществе, данное обстоятельство имеет исключительно важное значение.

На наш взгляд, межэтнические конфликты не имеют своих собственных оснований, их фундаментальную онтологию следует искать в других пластах социальных отношений, а именно: в экономике, политике, в области социальной психологии. Сами же этнические различия не могут порождать конфликт. Столкновение этнических групп или отдельных индивидов, представителей различных этносов является результатом противоречий между экономическими, политическими интересами или же патологических проявлений того или иного социума, а также отдельных индивидов.

Здесь важно иметь в виду следующее обстоятельство: общественные отношения имеют как бы два среза, два уровня: первый — это непосредственный, видимый, понятийно фиксируемый, представляющий собой как бы фасад социального бытия, и второй — это социальная реальность «непонятийного», ускользающего от всякого понятия. В первую сферу входят такие явления и процессы, как «официальная» экономика, политика, регулируемые правовыми и нравственными нормами многообразные социальные отношения. Второй уровень — это скрытый пласт социальной реальности, в недрах которого происходит особая жизнь, еще недостаточно изученная и осмысленная, но, тем не менее, столь же реально значимая. Она не есть некая запредельность, а часть реальности, которая до сих пор в дискурсивной логике не охвачена из-за недостаточной разработанности соответствующего инструментария. Этот мир «теневой экономики», «теневой политики», коррумпированных связей и мафиозных построений. Такая латентная социальность имеет свои институты, хотя и неформальные, нелегальные, свою мораль, свои внутренние «законы».

Другими словами, онтологический пласт социального бытия, представленный нам в рациональных структурах сознания, — это хрупкий лед, под которым скрывается пучина не менее реальных процессов, отношений, действительных жизненных течений. Мы же своим «плоским» рациональным мышлением зачастую лишь скользим по поверхности социального бытия, не проникая в его глубины.

В условиях стабильности видимый и скрытый пласты человеческого бытия соединены «стабилизирующим сознанием», религией, идеологией и

т.п. — своеобразным интеллектуальным «жирком» в виде общечеловеческих ценностей. Но в кризисные периоды разлом, расслоение углубляется, теневые латентные эпифеномены социальных отношений — насилие, национализм и расизм, бытовой шовинизм, коррупция, «телефонное право» и все прочие мерзости, как при повышении температуры социального напряжения, могут вырываться на поверхность общественного бытия, т.е. возникает явление социальной «экструзии». Такой выход социальной «лавы», накапливающейся в недрах социального бытия при больших тектонических сдвигах в структуре общества, наблюдается сегодня на всем постсоветском геополитическом пространстве, во всех странах, переживающих трансформацию социальной системы.

Одним из важнейших способов предотвращения межэтнических конфликтов является формирование у членов полиэтнического общества правового сознания, уважения принципов гражданского общества, исключаящих ущемление гражданских прав, которое неизбежно возникает в разгоревшихся конфликтах подобного рода. Стремление индивидов к этнической самоидентификации, этнической консолидации, с одной стороны, кажется их естественным правом и вполне прогрессивным. Но конкретные действия, направленные на воссоздание идентичных мелких этнических образований во имя культурной или религиозной автономии, ведут к разрыву сложившихся связей в данном сообществе. Ориентации на этническую солидарность, которая возникает в периоды социально-экономического и духовного кризиса общества, необходимо противопоставить идею социальной интеграции на базе ценностей гражданского общества. А значит, следует активнее формировать гражданское самосознание у членов общества. Ценности гражданского общества должны доминировать в сознании людей над этническими.

В заключение можно отметить, что социальные взаимодействия в нестабильных системах при интенсивных внутренних флуктуациях, господстве стохастических процессов отличаются высокой степенью конфликтности. Любое из объективно присущих этой системе противоречий может превратиться в конфликт. Поэтому главным условием разрешения многочисленных конфликтов на территории России является общая стабилизация всей системы социально-экономических, политических отношений.

Но это не означает, что следует ждать общей стабилизации, не предпринимая никаких мер по разрешению уже существующих и обостряющихся конфликтов. Здесь видятся следующие неотложные меры.

Во-первых, необходимо локализовать возникший конфликт, четко определить его границы, т.е. не допустить введения в него этнического и религиозного факторов, которые могут послужить катализатором для его эскалации.

Во-вторых, избегать упрощения проблем, их дихотомической трактовки, т.е. жесткого противопоставления интересов, целей конфликтующих сторон; как бы ни развивала каждая из них свою аргументацию, в равной мере будут развиваться аргументы и другой стороны. Поэтому важно выйти за пределы сложившейся конфликтной ситуации, т.е. рассмотреть ее с точки зрения общих принципов, объединяющих позиции обеих сторон, например, гуманизма, демократии, свободы индивида, равенства и т.п.

В-третьих, исключить всякие бюрократические проволочки в решении возникших проблем. Бюрократизация, формализация отношений между хозяйственными, политическими деятелями и гражданами, между руководителями и подчиненными может привести к трансформации обычного трудового или даже бытового конфликта в этнический или религиозный.

В-четвертых, не допускать промедления в принятии мер; время в разрешении конфликта является одним из решающих факторов, ибо упустить момент в этом деле — значит, в дальнейшем иметь дело не только с конфликтом, но и с его последствиями, которые могут оказаться опаснее его самого. При этом не исключено применение государственного насилия по отношению к тем, кто нарушает законы, ущемляет права и свободы других членов общества. Оно правомерно как насилие над насилием, т.е. как отрицание насилия, и в силу этого превращается во благо. Это случается в чрезвычайных ситуациях, где требуются сосредоточение власти и быстрые действия.

Литература

1. Здравомыслов, А. Г. Социология конфликта. Россия на путях преодоления кризиса. — 3-е изд., перераб. и доп. — М., 1996.
2. Ильясов, Ф. Н. Причины и типология этнических конфликтов // Социальные исследования. — 2017. — № 2.

References

1. Zdravomyslov, A. G. Sotsiologiya konflikta. Rossiya na putyakh preodoleniya krizisa [Sociology of conflict. Russia on the way to overcome the crisis]. — 3-ye izd., pererab. i dop. — M., 1996.
2. Il'yasov, F. N. Prichiny i tipologiya etnicheskikh konfliktov [Causes and typology of ethnic conflicts] // Sotsial'nyye issledovaniya. — 2017. — № 2.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

УДК 343.98

© Суденко Владимир Егорович

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

Взаимодействие правоохранительных органов различных государств по борьбе с организованной преступностью

Аннотация. Рассматриваются вопросы взаимодействия правоохранительных органов России с правоохранительными органами других государств, прежде всего со странами бывшего Союза ССР, направленного на борьбу с организованной преступностью. Подчеркнуто, что лишь тесное взаимодействие органов прокуратуры, внутренних дел, следствия всех государств может способствовать успешной борьбе с организованной преступностью. В связи со значительным ростом международных перевозок грузов и пассажиров вопросы борьбы с преступными посягательствами на них приобретают важнейшее значение. Усиление борьбы с преступлениями на транспорте в сфере международных перевозок способствует повышению безопасности грузов и пассажиров и укреплению доверия к нашей стране в исследуемой области. Раскрываются международные правовые документы — конвенции, регулирующие вопросы борьбы с организованной преступностью транснационального характера, как наиболее опасным проявлением. Описаны проблемы международного взаимодействия правоохранительных органов, осуществляющих сотрудничество с правоохранительными органами других стран, а также деятельность МВД России и Генеральной прокуратуры РФ, наиболее активно реализующих международное сотрудничество по борьбе с организованной транснациональной преступностью.

Ключевые слова: преступления; организованная преступность; организованные преступные группы; преступные сообщества; транснациональная преступность; взаимодействие; взаимопомощь.

© Vladimir E. Sudenko

— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department of criminal law, criminal procedure and criminalistics,
Law Institute of the Russian University of Transport

The interaction of law enforcement agencies of various countries to combat organized crime

Abstract. The article deals with the issues of interaction of law enforcement agencies of Russia with law enforcement agencies of other countries, primarily with the countries of the former USSR, aimed at combating organized crime. It has been emphasized that only close cooperation of the prosecution authorities, law enforcement bodies, the investigation bodies of all countries can successfully cope with organized crime all over the world. In connection with a significant increase in the international transportation of goods and passengers, the issues of combating crimes become of great importance. Strengthening the fight against crime in international transportation contributes to improving the safety of goods and passengers and confidence in our country. The article analyzes such international legal documents as conventions that regulate the fight against transnational organized crime as the most dangerous ones. There have been also described problems of international cooperation of law enforcement agencies, as well as the activities of the Ministry of Internal Affairs of Russia and the Prosecutor General's Office of the Russian Federation most actively implementing international cooperation to combat transnational organized crime.

Keywords: crimes; organized crime; organized criminal groups; criminal communities; transnational crime; interaction; mutual aid.

Обращаясь к организационно-правовым связям международного сотрудничества между правоохранительными органами и правительствами разных стран дальнего зарубежья, отметим, что Экономический и Социальный Совет ООН признал такие связи недостаточно эффективными, несмотря на активность этой международной организации. Формирование и расширение указанного выше сотрудничества не достигает своей цели по причине мощного препятствия, а также его сдерживающих факторов. Такими препятствиями и сдерживающими факторами являются следующие.

1. Наличие в странах разных систем уголовного правосудия, функционирующих на различных принципах, что приводит к неодинаковой оценке в разных странах одних и тех же деяний в качестве преступления.

2. Установившиеся политические взаимоотношения между государствами заключаются в том, что чем они напряженнее, тем больше затруднено сотрудничество, особенно если при этом сталкиваются разные политические интересы, системы, идеологии и подходы к борьбе с преступностью. Международное сотрудничество в борьбе с организованной преступностью осложняется политизацией проблем правового сотрудничества там, где без этого вполне можно обойтись, а также предвзятым отношением со стороны отдельных руководителей силовых структур разных

стран к деятельности правоохранительных органов других государств.

3. Престиж положения законодательства всех государств об обязанности любой страны защищать своих граждан, даже нарушивших правовые нормы в другой стране. Такие лица подлежат уголовному преследованию в государстве своего гражданства и не должны попадать по юрисдикцию другого государства. В связи с этим государства почти никогда не выдают своих граждан другим странам, даже если имеются довольно веские доказательства их вины, за которую они не были наказаны, хотя и сами не всегда привлекают их к уголовной ответственности.

4. Сомнения относительно сохранности конфиденциальной оперативно-розыскной информации, возникающие у правоохранительных органов взаимодействующих государств из-за вполне оправданных опасений утечки информации. Поэтому они не всегда обмениваются имеющимися у них сведениями, а если и обмениваются, то сведениями ограниченного характера, особенно при наличии у них серьезного беспокойства, что утечка информации не только снизит эффективность проводимых операций, но может поставить под угрозу жизнь оперативных работников, участвующих в них. По этим же причинам правоохранительные органы не всегда соглашаются и на проведение совместных операций.

5. Низкая заинтересованность, а иногда и полное ее отсутствие у некоторых государств в организации такого сотрудничества. Особенно это относится к тем странам, руководители высших эшелонов власти которых увязли в коррупции, а подобное сотрудничество может подорвать позиции этих лиц или вообще всего правительства, либо если обнаруживается, что имеет место сотрудничество со страной, превратившейся в «отстойник» преступных организованных групп, преступных сообществ и лидеров преступных организованных формирований.

При всем том, что названные обстоятельства были зафиксированы еще в 1990-х гг. Экономическим и Социальным Советом ООН, они, к сожалению, сохраняются и в настоящее время.

Можно привести многие другие обстоятельства, препятствующие эффективному международному сотрудничеству в деле борьбы с организованной преступностью, но перечисленные, по нашему мнению, являются основными.

В то же время укрепление и расширение международного сотрудничества в борьбе с организованной особенно с транснациональной преступностью возможно, по нашему мнению, при реализации целого комплекса следующих мер.

1. Повышение уровня согласования и сближения национального уголовного законодательства и правосудия государств для целей облегчения взаимодействия, поскольку сближение названных систем — основной элемент дальнейшего движения координации национальных усилий по, если не ликвидации, то хотя бы локализации и сдерживанию транснацио-

нальной организованной преступности. Но для этого требуется, чтобы были максимально сопоставимы результаты расследования таких преступлений во взаимодействующих странах. Последнее прямо зависит от политической воли руководства взаимодействующих государств при разработке соответствующих законодательных норм и при их реализации. Особенно важно, чтобы принятые соответствующие нормы были обязательны к исполнению всеми государствами, т.е. носили бы императивный характер.

2. Для значительного повышения эффективности международного взаимодействия в борьбе с транснациональной организованной преступностью необходимо в некоторой степени отступить от национального суверенитета как вообще в сфере правоохранительной деятельности, так и конкретно в области противостояния организованной транснациональной преступности. Это упростит координирующие действия совместной оперативно-розыскной и следственной работы, повысит ее оперативность, и следовательно, эффективность. В конечном итоге это покончит с преимуществами организованной преступности и преступников, использующих низкую эффективность и медлительность международного сотрудничества в борьбе с ними, когда транснациональная преступность совершает трансграничные преступные акции, нарушая тем самым национальные суверенитеты государств¹.

3. Наличие гарантированных каналов связи правоохранительных органов взаимодействующих государств для целей быстрее обмена информацией, оперативного выполнения просьб о предоставлении информации или помощи. Примером может служить Интерпол, чья коммуникационная информационная система работает круглосуточно, с которой связаны почти все его национальные центральные бюро.

4. Применение тактически гибких подходов к выбору форм сотрудничества с другими странами. Это объясняется тем, что борьба с транснациональной преступностью, как правило, сопровождается информированием другого государства о политических структурных ограничениях, с которыми могут столкнуться отдельные правительства, а поэтому в каждом конкретном случае необходимо выбирать наиболее приемлемые формы подобного сотрудничества. Помимо этого борьба с данным видом организованной преступности требует новых типов оперативно-розыскных и оперативно-разведывательных подразделений.

Международное сотрудничество возможно формальное и неформальное, двустороннее и многостороннее, масштабное и единичное.

При формальном сотрудничестве связи между государствами, сотруд-

¹ См.: Суденко В. Е. Факторы, влияющие на политическую и военную безопасность страны // Военное право. 2018. № 3 (49). С. 14—17; Его же. Личностно-криминалистические свойства субъектов организованной преступности // Военное право. 2018. № 6 (52). С. 297—303.

начающими в борьбе с организованной преступностью, претворяются в жизнь только официально по линии руководителей правительственных ведомств. Неформальное сотрудничество имеет место, когда устанавливаются связи по неофициальной линии на оперативном уровне между сотрудниками правоохранительных органов государств. Это позволяет исключить бюрократические сложности и проволочки, устранить недопонимание и кривотолки. Однако это возможно лишь тогда, когда неофициальное сотрудничество не противоречит уголовно-процессуальному разбирательству и не ущемляет основных прав участников расследования.

Двустороннее сотрудничество весьма эффективно в борьбе с организованной преступностью транснационального характера. В то же время практика свидетельствует, что многостороннее сотрудничество в борьбе с транснациональной преступностью имеет еще больший эффект, поскольку в него включаются многосторонние подходы и всевозможные формы в борьбе с этими преступлениями. Масштабное сотрудничество предполагает его деятельность на постоянной основе в борьбе с транснациональной организованной преступностью.

Единичное международное сотрудничество между правоохранительными органами и их руководителями возникает для решения какой-то одной неотложной задачи, и этот вид сотрудничества носит, как правило, неформальный характер.

Межгосударственное сотрудничество в деле борьбы с организованной преступностью, прежде всего с транснациональными преступлениями, осуществляемое правоохранительными органами на различных уровнях и в разных формах, относится к важнейшему и притом насущно необходимому виду международного взаимодействия, но никак не к альтернативному варианту.

Подтверждением важности укрепления взаимодействия всех стран в борьбе с транснациональной организованной преступностью стало то, что во время встреч глав государств ранее функционировавшей «Большой восьмерки» прежде первоочередными стояли финансово-экономические вопросы, а теперь первостепенными стали проблемы борьбы с организованной преступностью и коррупцией. И даже сейчас, когда Россия, по сути, вышла из этой организации, борьба с преступностью и коррупцией остается на первом месте и в «Большой семерке», и в Российской Федерации.

Учитывая опасность транснациональной преступности организованного характера и в целях укрепления международного сотрудничества с государствами Западной Европы в борьбе с этими преступлениями, 24 октября 1999 г. наша страна ратифицировала Европейскую конвенцию о взаимной правовой помощи по уголовным делам, заключенную 20 апреля 1959 г. в Страсбурге. Этим Россия в очередной раз подтвердила незыблемость своей политики в борьбе с преступностью в целом и с организованной транснациональной в частности.

Статья 26 данной Конвенции устанавливает ее приоритет перед любыми иными договорами, иными конвенциями и двусторонними соглашениями, регламентирующими юридическое содействие на взаимной основе по расследованию уголовных дел между государствами — участниками Конвенции. Поручения, ходатайства и просьбы об оказании такой помощи осуществляются по линии министерств юстиции взаимодействующих стран. Лишь в нетерпящих отлагательства случаях такие поручения направляются напрямую правовыми органами обращающейся страны таким же органам запрашиваемой страны.

При ратификации названной Конвенции Российской Федерацией она внесла ряд оговорок, приведенных в Дополнительном протоколе, определяющем возможности нашей страны отказа в правовой помощи, а также о содержании некоторых ходатайств, запросов, поручений. Каналами направления просьбы и просьб о юридической помощи по вопросам деятельности судебных органов назван Верховный Суд РФ; по вопросам, относящимся к работе других судов, — Минюст России; по поручениям, связанным с органами предварительного следствия и дознания, не нуждающимся в санкции прокурора или судьи, — МВД России; по запросам, не требующим санкции судьи или прокурора, в связи с проведением дознания или предварительного следствия по делам, отнесенным к компетенции органов безопасности, — ФСБ России; во всех других случаях дознания и предварительного следствия — Генеральная прокуратура РФ. Дополнительный протокол к Конвенции указывает, что в случаях, не терпящих отлагательства, запросы и поручения могут направляться судебными органами запрашивающей страны судебным органам России, а копия поручения или запроса одновременно передается в соответствующий центральный компетентный орган.

Не менее важным международным документом является Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности (г. Палермо, 15 ноября 2000 г.), и подписанная Россией 12 декабря того же года. Данная Конвенция «... явилась активным ответом мирового сообщества на процессы криминальной глобализации. Человечество получило документ, который дает алгоритмы координации его действий в борьбе с международными мафиозными структурами», справедливо отмечает В. С. Овчинский¹.

Этот важнейший правовой международный документ предусматривает конкретные меры борьбы с транснациональными преступлениями и с отмыванием денег и коррупцией, а также раскрывает некоторые понятия. Однако основным в нем является то, что подробно рассмотрены разные формы правового международного сотрудничества в борьбе с рассматриваемыми преступлениями, раскрываются процедуры передачи уголовного судопроизводства, арест преступных доходов, конфискация, защита по-

¹ Овчинский В. С. XXI век против мафии. М., 2001. С. 33.

терпевших и свидетелей от мести со стороны преступников или от запугивания ими или их близкими из криминальной среды. Особенно важным является рассмотрение в Конвенции процедуры и специальных методов совместного расследования преступлений, формы сотрудничества между правоохранительными органами при осуществлении борьбы с транснациональной организованной преступностью и коррупцией.

Конвенция приводит цели взаимной правовой помощи в борьбе с этими преступлениями:

- получение заявлений или свидетельских показаний от отдельных лиц;
- передача тех или иных судебных документов;
- производство обыска, проведение ареста или выемки;
- предоставление соответствующей информации, оценок экспертов и вещественных доказательств;
- представление подлинников либо заверенных копий правительственных, финансовых, банковских, коммерческих, корпоративных документов;
- установление и прослеживание преступных доходов, имущества, орудий и средств совершения преступления, иных предметов, которые могут быть доказательствами по делу;
- способствование явке с повинной виновных лиц в органы запрашивающего государства;
- предоставление любой иной помощи, соответствующей внутреннему законодательству запрашиваемого государства.

Конвенция предусматривает возможность образования на основе двусторонних или многосторонних соглашений в государствах-подписантах специальных органов и подразделений по осуществлению специальных методов расследования с применением агентурных операций, электронного и иного наблюдения, контролируемых поставок и т.п.

Ценный момент Конвенции — возможность после ее подписания осуществления между странами-участницами вышеописанных процедур даже в случаях отсутствия двусторонних договоров о взаимной юридической помощи по уголовным делам.

С ратификацией данной Конвенции инициализировалось выполнение конкретных мер и последующих программ, выработанных в том числе в нашей стране, среди которых указанные в Концепции внешней политики Российской Федерации¹. Все сказанное способствовало созданию необходимой нормативно-правовой базы международного сотрудничества России не только со странами СНГ, но и дальнего зарубежья по борьбе с кри-

¹ См. международные программы совместных мер борьбы с преступностью на период с 2000 до 2013 г., с 2003 до 2005 г., с 2005 до 2007 г., с 2008 до 2020 г., с 2011 до 2013 г., 2014 до 2018 г. // <http://www.e-cis.info/page.php?id=23803> (дата обращения: 8 сентября 2018 г.).

минальной деятельностью транснациональной преступности. Международное сотрудничество в области борьбы с этими видами преступлений осуществляется в рамках:

- Соглашения о борьбе с преступлениями в сфере экономики 1996 г.;
- Соглашения о сотрудничестве по борьбе с незаконной миграцией 1998 г., получившего дальнейшее развитие в Концепции сотрудничества государств — участников СНГ по противодействию незаконной миграции 2004 г.;
- Решения Совета министров иностранных дел государств — участников СНГ о порядке взаимодействия и пребывания сотрудников правоохранительных органов на территории стран — членов СНГ 1999 г.;
- Соглашения по борьбе с незаконным оборотом наркотиков, психотропных веществ и прекурсоров 2000 г.;
- Соглашения о сотрудничестве государств — членов СНГ по борьбе с преступлениями в сфере компьютерной информации 2001 г.;
- Соглашения о борьбе с торговлей людьми, органами и тканями человека для трансплантации и похищениями людей 2002 г.;
- Соглашения о сотрудничестве государств — участников СНГ в борьбе с налоговыми преступлениями 2005 г.;
- Соглашения о сотрудничестве государств — участников СНГ в борьбе с хищениями культурных ценностей и обеспечении из возврата 2007 г.;
- Договора государств — участников СНГ о противодействии легализации (отмыванию) преступных доходов и финансированию терроризма 2007 г.;
- Соглашения о взаимодействии государств — участников СНГ по обеспечению безопасности лиц, подлежащих государственной охране, 2008 г.;
- Соглашения о взаимодействии государств — участников СНГ в борьбе с незаконным изготовлении и оборотом огнестрельного оружия, взрывчатых веществ и взрывных устройств и боеприпасов 2008 г.;
- Соглашения о сотрудничестве в борьбе с обращением фальсифицированных лекарственных средств 2008 г.;
- Соглашения об обмене информацией в сфере борьбы с преступностью 2009 г.;
- Договора государств — участников СНГ о межгосударственном розыске лиц 2010 г.;
- Соглашения о порядке передачи образцов наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров 2011 г.¹

Российская Федерация продолжает активно разрабатывать и заключать межгосударственные соглашения на двусторонней основе и оказывать юридическую помощь значительному количеству государств по ли-

¹ См.: Бычков В. В. Противодействие организованной преступности : курс лекций. М., 2014.

нии различных правовых ведомств. Весьма активно эта деятельность осуществляется Генеральной прокуратурой РФ, которая взаимодействует на партнерских началах больше чем с 70 странами, но особенно плодотворно с Германией, Испанией, Швейцарией, Белоруссией, Казахстаном. Активно велась работа в этой сфере и с Украиной, однако в последние годы такое взаимодействие значительно сократилось.

В связи с активной деятельностью Генеральной прокуратуры РФ по организации взаимодействия с другими государства как ближнего, так и дальнего зарубежья, ее авторитет на международном уровне значительно возрос, что подтверждается предложением Международной ассоциации прокуроров, представляющей четверть миллиона прокуроров 151 страны, провести в России XVIII ежегодную конференцию и общее собрание этой ассоциации с повесткой дня «Прокурор и верховенство закона». Генеральная прокуратура России — активный участник Ассоциации. Она приняла участие в разработке ряда методических рекомендаций по вопросам борьбы с коррупцией в органах всех ветвей власти.

Помимо этого, Генеральная прокуратура Российской Федерации принимает меры к постоянному обмену положительным опытом борьбы с организованной преступностью прокуратур других государств.

Литература

1. Суденко, В. Е. Факторы, влияющие на политическую и военную безопасность страны // Военное право. — 2018. — № 3 (49). — С. 14—17.
2. Суденко, В. Е. Личностно-криминалистические свойства субъектов организованной преступности // Военное право. — 2018. — № 6 (52). — С. 297—303.
3. Европейская конвенция «О взаимной правовой помощи по уголовным делам» http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121347/ (обращение 08.10.2018)
4. Овчинский, В. С. XXI век против мафии. М., 2001. С. 33.
5. Бычков, В. В. Противодействие организованной преступности : курс лекций. — М., 2014.

References

1. Sudenko, V. Ye. Faktory, vliyayushchiye na politicheskuyu i voyennuyu bezopasnost' strany [Factors affecting the political and military security of the country]// Voyennoye pravo. — 2018. — № 3 (49). — S. 14—17.
2. Sudenko, V. Ye. Lichnostno-kriminalisticheskiye svoystva sub"yektov organizovannoy prestupnosti [Personal-forensic characteristics of the subjects of organized crime] // Voyennoye pravo. — 2018. — № 6 (52). — S. 297—303.
3. Yevropeyskaya konventsiya «O vzaimnoy pravovoy pomoshchi po ugovolnym delam» [European Convention on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters] http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121347/ (obrashcheniye 08.10.2018)
4. Ovchinskiy, V. S. XXI vek protiv mafii [The XXI century against the mafia]. М., 2001. S. 33.
5. Bychkov, V. V. Protivodeystviye organizovannoy prestupnosti [Counteraction of organized crime]: kurs lektsiy. — М., 2014.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

УДК 339.9

© Шатская Ирина Ивановна

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

Проблемы и перспективы развития группы стран БРИКС

Аннотация. За последнее десятилетие наблюдается значительное развитие стран БРИКС. В 2017 г. суммарный ВВП этих стран достиг 18,5 трлн долл. Суммарный товарооборот стран — участниц БРИКС составил 21% мирового ВВП, 17,3% мировой торговли товарами, 12,7% мировой торговли услугами, 20,5% от общемирового объема прямых иностранных инвестиций, 45% мирового сельскохозяйственного производства. Четыре из пяти стран БРИКС входят в десятку крупнейших стран в глобальной экономике. Китай достиг статуса лидера в мире по ВВП, обладая крупнейшими золотовалютными резервами, Индия по объему ВВП в 2017 г. занимала четвертое место в мире, Россия — седьмое, Бразилия — восьмое. Всемирный банк назвал государства БРИКС передовыми странами глобального развития. Страны БРИКС демонстрируют тенденцию к росту экономик и расширению участников группы. По прогнозам «Голдман Сакс» (Goldman Sachs) ВВП Бразилии, России, Индии и Китая в 2050 г. превысят суммарный объем ВВП самых богатых стран мира («Большой семерки»).

Страны БРИКС обладают значительным политическим, научным и экономическим потенциалом. Они стремятся не к приспособливанию к сложившемуся мировому порядку, а к созданию стратегического направления геополитического развития, к организации новой экономической формации, способной оказывать влияние на успешное развитие мировой экономики, на увеличение роста экономики развивающихся стран, на создание новой мировой финансовой архитектуры.

Важной задачей стран БРИКС является укрепление взаимного сотрудничества на основе эффективной международной кооперации и противодействия политико-экономической конкуренции со стороны развитых стран («Большой семерки», в рамках «Большой двадцатки») на мировой арене. На ежегодных саммитах БРИКС страны — участницы объединения инициатируют ряд предложений, направленных на укрепление экономиче-

ской устойчивости, финансовой надежности и стабильности мирового сообщества.

Страны БРИКС на современном этапе являются ключевыми источниками роста мировой экономики, что требует от членов группировки формирования и выработки приоритетных стратегий в политической, экономической, финансовой сферах и полной отдачи в их реализации, которая позволит способствовать решению таких проблем, как сравнительно низкий уровень жизни населения, негативная экологическая ситуация, слаборазвитая инфраструктура, низкий уровень инновационной активности, наличие сдерживающих ведение бизнеса условий, сырьевая структура экспорта.

Ключевые слова: БРИКС; сотрудничество; глобальный экономический союз; политика.

© Irina Iv. Shatskaya

— Candidate of Economic Sciences, docent,
associate professor of the department of administrative law,
environmental law, information law, Law Institute
of the Russian University of Transport

Problems and development prospects of the BRICS countries

Abstract. Over the past decade, there has been a significant development of the BRICS countries. In 2017, the total GDP of these countries reached \$ 18.5 trillion. The total trade turnover of the BRICS countries was 21% of the world GDP, 17.3% of world merchandise trade, 12.7% of world trade in services, 20.5% of global direct foreign investments, 45% of world agricultural production. Four of the five BRICS countries are among the ten largest countries in the global economy. China has achieved the status of the world's leader in terms of GDP, with the largest gold and foreign exchange reserves. In 2017 in terms of GDP India ranked fourth in the world, Russia was the seventh, and Brazil was the eighth. The World Bank called the BRICS countries as advanced countries of global development. The BRICS countries are showing a tendency of economic growth and expansion of group members. According to the forecasts of “Goldman Sachs”, by 2050 the GDP of Brazil, Russia, India and China will exceed the total GDP of the richest countries in the world (“The Big Seven”). The BRICS countries have significant political, scientific and economic potential. They try not to adapt to the existing world order, but to create a strategic direction of geopolitical development, to organize a new economic structure that can influence the successful development of the world economy, to increase the growth of the developing countries, to create a new global financial architecture. An

important task of the BRICS countries is to strengthen mutual cooperation on the basis of effective international cooperation and countering political and economic competition from the developed countries (the G7, within the framework of the G20) on the world stage. At the annual BRICS summits, the member countries initiate a series of proposals aimed at strengthening the economic sustainability, financial reliability and stability of the world community. At the present stage, the BRICS countries are key sources of global economic growth, which requires members of the group to form and develop priority strategies in the political, economic, financial spheres; to impact their implementation. It will help to solve such problems as the relatively low standard of living, harmful environment effect, underdeveloped infrastructure, low level of innovation activity, conditions that constrain business, export structure of raw materials.

Keywords: BRICS; cooperation; global economic union; politics.

В рамках сотрудничества стран БРИКС между Бразилией, Россией, Индией, Китаем и ЮАР существует достаточно различий политического, экономического, культурного характера, как и точек зрения по отношению к группировке: для одних группировка БРИКС — основа для нового миропорядка, для других объединение стран БРИКС символично, потому что не способно оказывать влияние на мировые процессы, третьи видят в группировке противовес западной коалиции, четвертые называют группировку стран БРИКС глобальным экономическим союзом, способным противостоять агрессивной торговой дипломатии США.

К вышеуказанным суждениям можно добавить различия в географическом расположении этих стран, которые негативно отражаются на дальнейшем развитии блока. Отдаленность стран, расположенных на разных континентах, создает трудности в области логистики и усложняет процесс торговли между странами БРИКС.

На сегодняшний день одной из наиболее острых проблем в странах группировки является демография. Китай и Индия страдают от перенаселения, в России и особенно в ЮАР, наоборот, недостаток численности населения. Только в последние годы в странах уровень рождаемости ненамного превысил уровень смертности. В Китае проживает 1390,1 млн человек, в Индии 1316,9 млн человек, в Бразилии 207,7 млн человек, в России 144,5 млн человек, в ЮАР 56,5 млн человек. Также имеются существенные различия по площади, которые занимают страны БРИКС. Китай занимает территорию — 9 596 560 кв. км, Индия — 3 287 263 кв. км, Бразилия — 8 514 877 кв. км, Россия — 17 125 187 кв. км, ЮАР — 1 219 912 кв. км. Проблемы, стоящие перед членами группировки в данной области, различны, и соответственно, требуют различного подхода для их разрешения.

Существуют значительные различия в финансовых системах: финансо-

вые системы Китая и Индии более закрытые, чем у России, Бразилии, ЮАР, что затрудняет выработку единого подхода в экономической деятельности.

Большую неопределенность будущему БРИКС придает тот факт, что страны-участницы имеют разные взгляды на дальнейшее формирование мировой системы. То, что в ряде вопросов члены БРИКС являются стратегическими конкурентами, стоит вопрос об их фундаментальной совместимости. Например, Россия и Индия являются потенциальным препятствием для установления Китаем господства в азиатском регионе.

Мировой финансовый кризис в неравной степени отразился на экономиках стран: наибольшему негативному влиянию подверглась экономика России, в то время как Китай оказался подвержен воздействию кризиса меньше всего. При этом Китай и Индия сумели пройти мировой кризис без глубокого падения макроэкономических показателей, но с замедлением роста, при этом грамотно используя широкое привлечение инвестиций и мероприятия по стимулированию внутреннего спроса и спроса на экспортируемую продукцию. За 2000—2017 гг. экономика Китая выросла в 4,5 раза, а Индии в 3,3 раза. Бразилия и ЮАР также быстро оправались от последствий кризиса, что касается российской экономики, то для нее выход из кризиса стал наиболее длительным и тяжелым, что и обусловлено наиболее глубоким падением ВВП среди стран БРИКС в период мирового кризиса. Соответственно, последствия кризиса привели к дальнейшему усилению дифференциации экономических показателей стран БРИКС.

С начала нового тысячелетия страны группы БРИКС в целом достигли значительных успехов в наращивании объемов ВВП. В 2017 г. суммарный ВВП стран БРИКС достиг 18,5 трлн долл. Суммарный товарооборот стран-участниц БРИКС 10 лет назад составлял 11% общемирового, к настоящему моменту он увеличился и составил 21% мирового ВВП, 17,3% мировой торговли товарами, 12,7% мировой торговли услугами, 20,5% от общемирового объема прямых иностранных инвестиций, 45% мирового сельскохозяйственного производства. Однако и при таких показателях у стран группы БРИКС остаются проблемы (стагнация внешних рынков, падение мирового спроса и цен на сырье, уменьшение западных инвестиций из-за нестабильной экономической ситуации в США и Европейском Союзе, отток инвестиций, мероприятия руководства Китая по сдерживанию роста китайской экономики, вызванные негативным влиянием мирового финансового кризиса на экономики рассматриваемых стран), которые не позволяют эффективно использовать экономические потенциалы этих стран.

Максимальный рост экономики среди стран БРИКС в 2017 г. был зафиксирован в Китае — 6,9% и Индии — 6,7%. В Бразилии ВВП в 2017 г. вырос на 1,1%, в ЮАР на 0,9%. ВВП России в 2017 г. вырос на 1,5%.

Лидером по росту экономики остается Китай. В 2017 г. рост китайского ВВП составил 6,9%. Однако рост китайской экономики замедлился по

сравнению с предыдущими периодами, когда подъем составлял 10,8% в 2000—2007 гг.

В России за 2000—2017 гг. ВВП увеличился в 1,8 раза. Такая же динамика наблюдалась в экономике Бразилии, которая ориентирована на экспорт продукции добывающей промышленности и аграрного сектора. Обе страны оставались в зоне отрицательных приростов в 2015—2016 гг. Мировой кризис негативно сказался и на экономике ЮАР: в 2000—2007 гг. ВВП страны рос в среднем на 4,3% в год, но после мирового финансового кризиса средние темпы прироста замедлились до 1,9%, что во многом связано со снижением экспортных цен на уголь.

По объему ВВП в 2017 г. по данным Международного валютного фонда четыре страны БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай) вошли в десятку крупнейших мировых экономик. Китай в 2017 г. занимал по этому показателю 1-е место в мире (21 270 млрд долл.), Индия — 4-е (8721 млрд долл.), Россия — 7-е (3745 млрд долл.), Бразилия — 8-е (3 135 млрд долл.), ЮАР — 31-е (736 млрд долл.). Если рассматривать ВВП на душу населения, то среди стран БРИКС можно выделить Россию, Китай и Бразилию, с показателями 26 100 (73-е место), 15 400 (104-е место) и 15 200 (108-е место) долл. США на 2017 г., соответственно.

Самый высокий уровень безработицы наблюдается в ЮАР и составляет 27,5%, по данным за 2017 г. А самый низкий уровень безработицы можно наблюдать в Индии, где этот показатель не превысил 3,5%. В 2017 г. в Китае уровень безработицы составлял 3,9%, в России — 5,2%, в Бразилии 12,8%, ЮАР — 27,5%.

На сегодняшний день общей и одной из наиболее острых проблем, стоящих перед странами БРИКС, является ускоряющаяся инфляция, вызванная, главным образом, ростом цен на продовольственные и сырьевые товары. В 2017 г. уровень инфляции в Индии составил 5,43%, в ЮАР — 5,8%, Бразилии — 6,04%, России — 5,9%, Индии — 4,0% и в Китае — 2%. Самая высокая инфляция в 2017 г. по данным Международного валютного фонда была зафиксирована в Бразилии — 6,04%. За ней следует Россия, где потребительские цены выросли на 5,9%, а также ЮАР (5,8%). Самая низкая инфляция среди стран БРИКС — в Китае, где потребительские цены за год выросли на 2,1% [1].

В Китае и Индии наблюдается тенденция на снижение инфляции, что говорит о развитости экономик этих стран. У оставшихся членов группы БРИКС показатели инфляции идут то вверх, то вниз. Увеличение инфляции в России до 8,23% объясняется введением в 2014 г. экономических санкций, в Индии — 8% обусловлены кредитно-денежной политикой индийских властей, которые пытались ускорить темпы роста развития экономики страны, в Бразилии и ЮАР инфляция составляла 7,5%, что было обусловлено внутренней экономической политикой этих государств. В настоящий период времени в России, Индии происходит снижение инфля-

ции до уровня 4,0%, что достигнуто правильным применением государственных мер регулирования этого показателя. При этом выработка решений по поводу замедления роста инфляции и борьба с ней продолжают-ся и являются сложной задачей, стоящей перед всеми странами БРИКС, так как инфляция препятствует дальнейшему развитию и снижению уровня их инвестиционной привлекательности.

Кроме инфляции в странах БРИКС существуют проблемы, препятствующие более широкому иностранному инвестированию в эти страны, а именно — трудности ведения бизнеса, которые испытывают иностранные инвесторы. По благоприятности ведения бизнеса Всемирный Банк в 2017 г. выделил 189 стран по следующим показателям: регистрация предприятий; получение разрешений на строительство; подключение к системе электроснабжения; регистрация собственности; кредитование: защита инвесторов; налогообложение; международная торговля; обеспечение исполнения контрактов; ликвидация предприятий.

Среди стран БРИКС легче всего вести бизнес в России (40-е место в рейтинге — позиция была улучшена на 56 мест по сравнению с 2014 г.). На втором месте среди стран БРИКС находится ЮАР (всего лишь 78-е место, несмотря на то что в 2014 г. считалось, что легче всего вести бизнес в ЮАР — позиция была ухудшена на 33 места). Третье место по этому показателю занимает Китай (78-е место в рейтинге — позиция была улучшена на 18 мест по сравнению с 2014 г.), на четвертом — Бразилия (123-е место в мире — позиция была улучшена на 9 мест по сравнению с 2014 г.), а на пятом — Индия (130-е место в мире — позиция была улучшена на 4 места по сравнению с 2014 г.).

Таким образом, условия ведения бизнеса улучшились в России, Китае, Бразилии, Индии и ухудшились в ЮАР. Китай, проведя 18 реформ, улучшил свою позицию на 18 процентных пунктов. Россия осуществила 22 реформы и поднялась в рейтинге на 56 процентных пунктов. Индия провела 17 реформ и улучшила свое положение на 4 процентных пункта. Перспективы экономического развития и значительные темпы роста стран БРИКС остаются привлекательными для вложения средств. Даже во время кризиса наблюдался рост прямых иностранных инвестиций в Китай.

Одним из ключевых показателей, указывающих на современное развитие стран в области высоких технологий, научных исследований и разработок являются расходы стран БРИКС на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР). Сотрудничество в рамках БРИКС в сфере науки, технологий и инноваций осуществляется в соответствии с положениями согласованного Меморандума о сотрудничестве в сфере науки, технологий и инноваций и всеобъемлющей концепцией выполнения этого Меморандума, выработанной в рамках министерских встреч по вопросам науки, технологий и инноваций БРИКС.

В настоящий период наблюдается общая тенденция стран БРИКС к уве-

личению вложений в НИОКР. Абсолютным лидером в этой области является Китай. В 2017 г. Китаем на эти цели потрачено 408,8 млрд долл., Индией 50,3 млрд долл., Бразилией 38,4 млрд долл., Россией 37,3 млрд долл. Китай увеличил затраты в 21,9 раза. Внутренние затраты на исследовательские работы в России составили 943,8 млрд руб., сокращение затрат по сравнению с предыдущим годом произошло на 0,4%. Россия занимает 10-е место в рейтинге ведущих стран мира по величине рассматриваемого показателя. Тенденция динамики затрат на исследовательские работы в России в течение последних двух десятилетий совпадает с трендами, характерными для ведущих экономик мира.

За основу определения конкурентоспособности стран БРИКС используется рейтинг их глобальной конкурентоспособности. Данный индекс отражает конкурентоспособность стран мира, находящихся на разных уровнях экономического развития. Он учитывает такие показатели, как качество институтов, состояние инфраструктуры, макроэкономическая стабильность, здоровье и начальное образование, высшее образование и профессиональная подготовка, эффективность рынка товаров и услуг, эффективность рынка труда, развитость финансового рынка, технологический уровень развития, размер внутреннего рынка, конкурентоспособность компаний и инновационный потенциал. Лидирующее положение среди стран БРИКС занимает Китай, в 2016—2017 гг. заняв 28-е место в мире. Индия занимает 39-е место, Россия 43-е место, ЮАР 47-е место, Бразилия 81-е место.

В области развития внешнеполитических и внешнеэкономических связей можно сказать, что например, если для России одними из приоритетных экономических и торговых партнеров являются страны Евросоюза, на который приходится около 48% объема внешней торговли, то Китай наиболее заинтересован в развитии отношений с Азиатско-Тихоокеанским регионом, Индия — с Южной Азией, Бразилия — с западным полушарием, в частности, с США и странами Латинской Америки. Участие стран БРИКС в деятельности региональных организаций укрепляет их роль как региональных лидеров и способствует развитию, устойчивому росту и межрегиональному сотрудничеству.

Политическое влияние БРИКС определяется тем, что на сегодняшний день страны союза входят в состав различных организаций. Бразилия, Индия, Россия и Китай вместе с ЮАР — партнеры G7. Все страны БРИКС — участники группы G20. Россия и Китай — партнеры в Рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Бразилия — участник МЕРКОСУР.

Помимо усиления своих позиций на экономико-политической арене, страны БРИКС стремятся укрепить свои позиции и в международных организациях, таких как ООН и ОЭСР.

Главы Китая, России, Бразилии, Индии и ЮАР призвали к проведению реформы Организации Объединенных Наций (ООН), включая ее Совет

Безопасности, с целью повышения представительства развивающихся стран для надлежащего реагирования на глобальные вызовы.

Что касается Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), то на настоящий момент ни одна из стран БРИКС не стала ее членом. Все пять стран БРИКС участвуют в переговорах об их включении в организацию. Однако ОЭСР прогнозирует снижение темпов роста экономик Бразилии, России, Индии, Китая и ЮАР в дальнейшем, что значительно снижает их привлекательность для этой организации.

Если страны БРИКС продолжают стремиться к единому внешнеполитическому подходу и установкам, то позиция БРИКС со временем станет даже более влиятельной, чем позиция НАТО, так как по совокупному весу, народонаселению, экономическому и военному потенциалу со странами объединения сегодня не может сравниться никто. Современный расклад международных сил может измениться кардинально, по мнению политологов.

Если рассматривать экономические организации — МВФ, ВТО, то и здесь консолидированное мнение стран БРИКС облегчит влияние на принимаемые решения. В рамках сотрудничества с МВФ страны БРИКС недовольны распределением голосов и требуют пересмотра количества квот. На настоящий момент наибольшей долей голосов в МВФ — 17% — обладают Соединенные Штаты. Страны Европы обладают примерно третью голосов. Странам БРИКС, общая доля которых после пересмотра квот и присоединения ЮАР возросла до 14,799%, до блокирующего пакета не хватает всего 0,2% голосов [2]. Ратификация реформ, согласованных в 2010 г., расчищает путь для фонда, чтобы начать 15-й обзор квот, что позволит обсудить размер и состав ресурсов МВФ и распределение долей квот среди членов фонда. Ближайший пересмотр квот и системы голосования в МВФ даст странам БРИКС возможность заблокировать не устраивающие решения.

Страны БРИКС признают значимость международной торговли как основы создания рабочих мест, устойчивого экономического восстановления, а также сбалансированного роста и развития. Участники объединения вновь подтверждают ценность, центральную и первостепенную роль многосторонней торговой системы в деле регулирования мировой торговли и свою приверженность задачам укрепления открытой и подчиняющейся установленным правилам многосторонней торговой системы, воплощением которой является ВТО. Поэтому страны БРИКС призывают остальные страны противодействовать всем формам торгового протекционизма и скрытым ограничениям в торговле, обеспечивая поддержку работе ВТО и других международных организаций.

В последнее время вокруг этой организации существует много противоречивых мнений. Так, американский президент ставит под сомнение ее необходимость. Однако страны БРИКС выступают за необходимость развития многосторонней торговой системы и в поддержку ВТО, чем обусловлены их совместные усилия по продвижению развития этой органи-

зации. На саммите G20 в ноябре 2018 г. Россия выступила с инициативой о создании в рамках «Большой двадцатки» рабочей группы по вопросам реформирования Всемирной торговой организации. На встрече глав государств БРИКС в рамках саммита G20 страны БРИКС также выступили с предложением о реформировании ВТО. В их совместном заявлении отмечено, что любые односторонние меры в международной торговле негативно отражаются на глобальной обстановке и должны быть отменены, а ВТО должна оставаться единственной площадкой, способной устанавливать глобальные тенденции развития торговли.

Страны БРИКС и в дальнейшем будут стремиться к углублению своего сотрудничества в целях создания условий для расширения и диверсификации участия стран БРИКС в глобальной торговле.

Дальнейшее расширение группировки на настоящий момент не является целесообразным. Организация уже обладает достаточной репрезентативностью, и необдуманное расширение может привести к еще большей разобщенности и неэффективной координации объединения. Помимо этого, до сих пор не было разработано критериев присоединения новых членов и требований к показателям их экономик.

БРИКС пока не будет прирастать новыми странами, такое решение было принято на саммите в ЮАР в 2018 г. Некоторые эксперты сомневаются, что расширение объединения произойдет в принципе.

Помимо вопроса о дальнейшем расширении, одной из ключевых проблем, стоящих на данный момент перед странами БРИКС, является поиск необходимых действий, позволяющих сделать мировую финансовую систему более устойчивой и стабильной. Для достижения данной цели в 2014—2015 гг. создан Новый банк развития БРИКС, оказывающий помощь развивающимся странам в случае возникновения сложных ситуаций. Новый банк развития БРИКС, как и другие международные банки развития, специализируется на льготном финансировании инвестиционных и инфраструктурных проектов. Объем разрешенного капитала банка составил 100 млрд долл., распределенный капитал — 50 млрд долл., оплаченный — 10 млрд долл. Оплаченный капитал будет сформирован в течение семи лет. Капитал распределяется пропорционально между участниками банка. Доля России в оплаченном капитале 2 млрд долл. Первый из одобренных проектов России — «Развитие систем водоснабжения и водоочистки в городах Российской Федерации». Общая сумма кредита составляет 320 млн долл. Совет директоров банка также поддержал российскую заявку на получение займа на сумму 220 млн долл. на реализацию проекта «Комплексное развитие территории и инфраструктуры малых исторических городов и поселений».

Совет директоров банка одобрил по одному проекту в Бразилии, Индии, Китае и в Южной Африке. При этом проекты в Бразилии и ЮАР стали первыми кредитами без суверенных гарантий. Таким образом, по состоя-

нию на данный момент, банк одобрил 21 проект на общую сумму 5,1 млн долл. [3]

Согласно прогнозам Всемирного Банка, к 2025 г. размер экономик стран БРИКС будет эквивалентен половине экономик Большой Шестерки, а к 2040 г. превысит их. Очевидно, что, прежде всего, за счет дальнейшей интеграции государств БРИКС, реализации крупных совместных экономических проектов и выстраивания эффективного сотрудничества с другими развивающимися государствами.

Доля стран БРИКС в мировом экспорте по итогам 2017 г. составила 18%, импорте — 15%. Безусловным торговым лидером БРИКС является Китай, обеспечивающий значительные объемы импорта других стран объединения. При этом по относительным показателям Китай оказывается наименее вовлечен в торговлю внутри БРИКС, на которую приходится лишь 6% китайского экспорта и 7% импорта. Внутри пятерки БРИКС товарооборот растет. По крайней мере, между Россией и партнерами. По итогам 2017 г. объем торговли России с Китаем увеличился на 31,5% (до 86,9 млрд долл.), с Бразилией — на 21,4% (до 5,2 млрд долл.), с Индией на 21,4% (9,3 млрд долл.), с ЮАР почти на 16% (до 832 млн долл.). При этом за первые пять месяцев 2018 г. наращивание торгового взаимодействия между государствами организации также положительно отразилось на общей динамике. С января по май товарооборот России с Южно-Африканской Республикой возрос на 48,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, с КНР на 31,4%, с Индией на 26,2%, с Бразилией на 2%. Низкие показатели торгово-экономических связей России и Бразилии обусловлены тем, что обе страны нацелены на развитие этих отношений с Китаем, а ассортимент поставок между этими странами ограничен. Так, Бразилия поставляет в Россию насосно-компрессорное оборудование, бульдозеры, медицинские приборы, электронно-лучевые трубки и подобного рода товары, Россия в Бразилию — удобрения, металлопрокат, уголь, нефть, минералы.

В торгово-экономических связях ЮАР со странами БРИКС наблюдались и рост, и падение товарооборота. В 2001 г. он составлял всего лишь 3,1 млрд долл., к 2013 г. он увеличился более чем в 12 раз — до 39 млрд долл. и достиг максимума, но затем стал постепенно снижаться, составив в 2017 г. 28,9 млрд долл. Доминирующие позиции в торговле ЮАР со странами-членами БРИКС занимает Китай — 70,4% объема товарооборота, затем с большим отрывом идут Индия — 21,6%, Бразилия — 6,2% и Россия — 1,9%.

Однако очевиден значительный потенциал дальнейшего развития торговли между странами БРИКС. Страны БРИКС стремятся к углублению своего сотрудничества в целях создания условий для расширения и диверсификации участия стран БРИКС в глобальной торговле.

Группировка БРИКС объединяет страны, которые играют ведущую

роль в развитии современной экономической модели мира, тем самым подтверждая прогнозы МВФ, в которых говорится, что ключевыми источниками роста для мировой экономики останутся страны группы БРИКС [4]. По мнению международных специалистов, за счет роста экономики стран БРИКС во многом будет обеспечиваться будущий рост мировой экономики на основе развития реального сектора, что отражено в глобальных статистических данных. Экономическими опорами развития являются промышленность, торговля, финансы.

Реализация национальных программ промышленного развития требует не только собственных усилий стран БРИКС, но и активизации международного промышленного сотрудничества и партнерства для выполнения целей в приоритетных отраслях.

Также в ближайшее время планируется увеличение областей сотрудничества между странами БРИКС. В частности, речь идет о совместных проектах в области производства высокотехнологичной продукции, а именно в военно-технической сфере, в области вертолетостроения, ракетостроения, а также в атомной промышленности.

Перспективы у стран БРИКС очень большие, ведь в совокупности за 2017 г. доля производства высокотехнологической продукции на 10,6% больше, чем у стран Европейского Союза. Страны БРИКС в перспективе могут стать самым емким рынком в мире. Институционализация БРИКС приводит к усилению взаимодействия среди участников, наиболее перспективное направление взаимодействия — инвестиционное сотрудничество. На долю БРИКС в настоящее время приходится от 13 до 50% мирового производства высокотехнологичной продукции: 13% — рынок высокоточного научного и медицинского оборудования; 16% — продукция аэрокосмической отрасли; 31,8% — фармацевтическая продукция; 34,9% — полупроводники; 37,6% — коммуникационное оборудование; 48,8% — вычислительная техника. За 2000—2017 гг. во всех видах этих производств наблюдалось чрезвычайное увеличение их масштабов, значительное усиление позиций и превращение стран БРИКС во влиятельного участника мирового рынка высоких технологий. В международном географическом разделении труда в сфере высоких технологий была установлена специализация среди стран БРИКС. На производстве вычислительной техники, фармацевтической продукции, полупроводников, аэрокосмической продукции и коммуникационного оборудования специализируется Китай; коммуникационного оборудования, высокоточного научного и медицинского оборудования и аэрокосмической продукции — Россия; коммуникационного оборудования, аэрокосмической и фармацевтической продукции — Бразилия; фармацевтического и коммуникационного оборудования — Индия. ЮАР характеризуется начальной стадией специализации на производстве высокотехнологичной продукции.

Наибольшую роль на этом рынке играет Китай. В 2017 г. на него прихо-

дилась четверть всех высокотехнологичных поставок, а их стоимость оценивалась в 496 млрд долл. Согласно данным Всемирного банка, поставки России в 2017 г. составили 6,6 млрд долл. Максимального значения они достигали в 2015 г., когда составили 9,8 млрд долл. Экспорт России в среднем за год растет более чем на 5%. К 2020 г. технологический экспорт планируется нарастить в 3,5 раза.

В ходе определения приоритетных сфер для инвестиционного партнерства рассматриваются как обычные виды производств, так и новые современные технологии, которые позволяют на разных уровнях модернизировать экономическую систему стран БРИКС. В качестве новых направлений деятельности рассматриваются следующие сферы: выработка углеводородного топлива, а также транспортировка этого топлива и переработка; электроэнергетические проекты, в сочетании с альтернативной и атомной энергетикой; современное производство химической продукции, применимой в сельском хозяйстве; машиностроение — автомобили, суда, железнодорожный транспорт, авиация; развитие фармацевтической промышленности (как показал опыт Индии, развитие фармацевтической промышленности и вывод ее на принципиально новый уровень позволяет существенно усилить собственный ВВП); разработки, связанные с применением и освоением космических пространств; оборонные проекты [5].

В январе 2017 г. было заключено соглашение между Индией и Россией, которое способно принести миллиарды долларов. Суть соглашения касается атомной энергетики, кроме того затронуты вопросы выработки месторождений и поставок оборонной промышленности. Отношения Индии и России в рамках БРИКС развиваются равномерно по разным направлениям — согласие достигнуто и по политическим задачам, и в экономической сфере и даже в гуманитарных вопросах. Лидеры обеих стран акцентируют внимание на том, что их усилия на внешней политической арене скоординированы. Нынешняя экономическая ситуация в мире требует особых усилий. Совместное решение международных задач является стратегически верным — союз России и Индии позволяет сочетать политические мощности. Ввиду экономической ситуации существенно снизился товарооборот, и обе стороны готовы пойти навстречу друг другу для того, чтоб оживить деловые связи.

Между Бразилией, Россией, Индией, Китаем и ЮАР на данный момент существует множество областей соприкосновения. Более того, их количество постоянно растет. Все страны БРИКС заинтересованы в укреплении и расширении взаимного сотрудничества и выражают готовность прилагать совместные усилия в достижении поставленных целей. На данный момент очень важно, чтобы страны группировки перешли от заявлений к реальным действиям, и начали воплощать свои планы. Если им удастся это сделать, то группировка БРИКС обретет все шансы на дальнейшее успешное существование.

Очевидно то, что это произойдет, прежде всего, за счет дальнейшей интеграции государств БРИКС, реализации крупных совместных экономических проектов и выстраивания эффективного сотрудничества с другими развивающимися государствами, например, с африканского континента.

Экономическая значимость Африки устойчиво нарастет. В последнее время крупнейшие аналитические центры, консалтинговые и рейтинговые агентства, инвестиционные банки и исследовательские структуры разных стран настоятельно предупреждают, что в нынешнем веке Африка будет самым динамично развивающимся регионом мира, от которого во многом будет зависеть характер и темпы роста в развитых государствах, их обеспеченность сырьем, энергетическими ресурсами и человеческим капиталом. В связи с этим в 2019—2020 гг. для стран БРИКС было бы целесообразно развивать сотрудничество в рамках «БРИКС+Африка» для дальнейшего укрепления механизма БРИКС+, продвигая в то же время региональную интеграцию и экономическое сотрудничество между странами БРИКС и африканскими странами. Платформа «БРИКС+Африка» могла бы основываться на сотрудничестве региональных интеграционных механизмов в Африке с соответствующими механизмами региональной интеграции стран с участием стран БРИКС [6].

Региональный подход к налаживанию сотрудничества БРИКС со странами Африки может основываться на сотрудничестве между соответствующими региональными банками развития, такими как Банк развития Южной Африки, а также Африканский банк развития — ЮАР представлена в обоих банках. Новый банк развития БРИКС и его региональный центр в ЮАР могут играть координирующую роль в усилиях региональных и национальных институтов по продвижению более широких региональных связей. Так, в 2017 г. Новый банк развития открыл свой первый региональный офис в ЮАР. В 2016 г. был заключен преференциальный торговый договор между Южноафриканским таможенным союзом во главе с ЮАР и южноамериканским МЕРКОСУР, где крупнейшим членом является Бразилия.

Африка, среди других регионов мира занимает первое место по запасам руд марганца, хромитов, бокситов, золота, платиноидов, кобальта, ванадия, алмазов, фосфоритов, флюорита, второе — по запасам руд меди, асбеста, урана, сурьмы, бериллия, графита, третье — по запасам нефти, газа, ртути, железной руды; значительны также запасы титана, никеля, висмута, лития, тантала, ниобия, олова, вольфрама, драгоценных камней и других, поэтому регион интересен Западу с точки зрения богатых природных ресурсов.

Однако странам запада у государств Африканского континента появилась реальная и весьма перспективная альтернатива в лице Китая, Индии, Бразилии и других быстро развивающихся экономик. Ресурсные возможности Африки, подкрепленные устойчивым экономическим ростом в по-

следнее десятилетие (многие из африканских стран достигли годового экономического роста в 5%) позволили континенту более активно влиять на мировую конъюнктуру и добиваться лучших условий участия в международном разделении труда. Поскольку острота сырьевой проблемы в обозримом будущем будет только нарастать, то и позиции Африки в мировой экономике имеют все шансы к укреплению. Кроме того прогнозируется рост местного населения к 2050 г. до 2,5 млрд человек, в результате чего понадобятся новые рабочие места.

Каждая из стран БРИКС имеет свои преимущества в Африке. Китай — лидер в торговле, помощи и инвестициях. Из года в год Китай увеличивает инвестиции в Африку. Так, по итогам 2016 г. этот показатель составил 36 млрд долл., в 2017 г. превысил отметку в 48 млрд долл. Китайско-африканский фонд развития намерен и в дальнейшем инвестировать еще 4,5 млрд долл. в 91 проект в 36 африканских странах, помимо уже вложенных 3,2 млрд долл. По окончании данных проектов африканский экспорт будет ежегодно расти на 2 млрд долл., а налоговые поступления увеличатся на 1 млрд долл. После этого фонд направит еще более 20 млрд долл. в Африку от китайских компаний. Кроме того Китай взял на себя долговое бремя 35 стран на сумму более 3 млрд долл. и списал межправительственные беспроцентные займы для наименее развитых стран, тем самым привязывая Африку к себе. В сентябре 2018 г. председатель КНР Си Цзиньпин на форуме сотрудничества «Китай—Африка» в Пекине заявил, что в ближайшие годы предоставит странам Африки 60 млрд долл., преимущественно в виде инвестиций, кредитов и безвозмездной помощи. Финансовые возможности и поддержка государства позволяют китайским компаниям участвовать во множестве проектов. Среди крупнейших строительных проектов последних лет — открытие железнодорожного сообщения между столицей Кении Найроби и портом Момбаса, длиной свыше 450 км, а также строительство железной дороги между столицей Эфиопии Аддис-Абебой и портом Джибути в соседнем одноименном государстве.

Китай участвуют практически во всех отраслях африканской экономики, включая инфраструктуру, добычу полезных ископаемых, сельское хозяйство, услуги и т.д.

К числу конкурентных преимуществ среди стран БРИКС на рынке Африки Индии можно отнести развитые информационные технологии и сектор услуг, базирующиеся на опыте сотрудничества с африканскими странами по оказанию технического содействия и помощи в обучении специалистов в рамках программы ИТЕК (*Indian Technical and Economic Cooperation Programme*). Индийские компании успешнее китайских, они интегрированы в африканское общество и африканскую экономику, охотнее нанимают местный персонал. Наличие в Африке многочисленной и укоренившейся диаспоры упрощает индийским компаниям и предпринимателям поиск местных партнеров. В 2010 г. индийская компания *Bharti*

Airtel выкупила у кувейтского мобильного оператора *Zain* права на предоставление телекоммуникационных услуг в 18 африканских странах. В настоящее время она является второй по величине на континенте с 76 млн абонентов и 5 тыс. сотрудников. Индийцы вовремя поняли, что континент крайне нуждается в современных средствах связи и что этот рынок станет наиболее динамично растущим.

В настоящее время более 17% нефти, используемой индийской экономикой, поступает с Африки. Индийская компания *ONGC Videsh Limited* инвестировала 2,5 млрд долл. в разведку и добычу нефти в Судане, а нефтедобывающий гигант *Essar* являлся главным акционером крупнейшего в Восточной Африке нефтеперерабатывающего завода в Момбасе (Кения). Созданы заделы в Габоне, Гане, Кот-д'Ивуаре, Мозамбике, Сан-Томе и Принсипи, где индийцы закрепили за собой ряд перспективных нефтеносных районов [7].

Перспективной сферой взаимодействия Индии с разными странами континента Африки стала фармацевтика. Объем торговли индийскими медикаментами с Африкой составляет 3,5 млрд долл., большая доля которых приходится на препараты по борьбе с ВИЧ-инфекцией и СПИД [8].

Прочно закрепились индийские компании и на рынке грузоперевозок Африки, в большинстве стран континента южнее Сахары работают грузовые машины индийской марки *Tata*.

Кроме того Индия, имея статус одного из главных мировых центров по обработке и изготовлению бриллиантов, продолжает увеличивать добычу и импорт неограниченных африканских алмазов.

В целом с 2006 по 2018 г. товарооборот между Индией и Африкой вырос с 12 млрд долл. до 57 млрд долл., а общий объем прямых инвестиций в африканские государства составил около 50—60 млрд долл.

Присутствие Бразилии в Африке выражено в технической помощи, новых технологиях в сельском хозяйстве. Бразилия вот уже в течение семи лет осуществляет национальную программу развития фермерского хозяйства, и свой опыт переносит на Африканский континент. Бразилия, широко внедрившая на своей территории производство биотоплива (этанола) из сахарного тростника, перенесла такие технологии на страны Африки (многие государства не имели своих источников для производства энергии). Бразильская сельскохозяйственная корпорация *EMBRAPA* оказала помощь по переводу части сельхозугодий под выращивание тростника в Гане, Мали, Мозамбике, Сенегале, Кении, Нигерии, Республике Конго, Судане, Уганде, Замбии, в Анголе было создано совместное предприятие по производству этанола, в Бенине, Буркина-Фасо, Чаде, Мали, Того осуществлена программа по выращиванию хлопка.

Техническая помощь Бразилии оказывается 36 африканским государствам. Это и проекты по электрификации (8 стран) и проекты об укреплении системы здравоохранения (22 страны).

Одним из плюсов Бразилии на Африканском континенте является наличие крупной диаспоры, имеющей африканские корни. Бразилия как португалоязычная страна сохраняет исторические и культурные связи с Африкой. Бразильские компании активно привлекают местный персонал, решая проблему занятости. Так, около 90% работников компании «Одебрехт» в Африке — африканцы, 85% работников компании «Вейл» в Мозамбике — местные.

Большим спросом пользуются в Африке среднемагистральные бразильские самолеты *Embraer*, которые ввиду своей неприхотливости, выносливости и приемлемых цен выигрывают в конкурентной борьбе с американскими, европейскими и, к сожалению, российскими авиастроителями.

В результате за последнее десятилетие товарооборот между Бразилией и Африкой вырос в семь раз и составил 28,5 млрд долл. Страна в больших объемах импортирует из Африки углеводороды (нефть, сжиженный и обычный газ), уголь и руды. Со временем, по мнению экспертов, такая ситуация изменится [7].

Преимущества России — накопленный еще в советский период опыт сотрудничества, авторитет. Дополнительный политический вес России, как и Китаю, дает право вето в Совете Безопасности ООН. В ООН Россия неизменно поддерживает обращения африканцев о проведении миротворческих операций, готовит кадры для них, оказывает содействие в оснащении соответствующих контингентов необходимым оборудованием. Россия активно взаимодействует с африканскими странами по урегулированию конфликтов в Ливии, в сахаро-сахельском регионе, на Африканском Роге, в районе Великих Озер, что всерьез беспокоит американских и европейских партнеров России о «российском вторжении» в Африканский континент, которое по географическому охвату уже превысило памятные времена пика советского влияния и строится совсем по другому принципу [8].

Кроме того преимуществом России — наработанные связи и технические возможности, позволяющие помогать африканским странам в сооружении объектов инфраструктуры (гидроэлектростанции, заводы в сфере легкой промышленности, переработки сельскохозяйственного сырья, экспорте российских услуг и технологий (экспертиза в строительстве АЭС), технологий в сфере нефтепереработки и строительства трубопроводов, запуск спутников африканских стран).

Развитие торгово-экономических отношений между Россией и Африкой развивается в различных направлениях: добыча, покупка минеральных ресурсов; продукции тропического земледелия (кофе, какао); поставка фруктов, цитрусовых, овощей, которые во многом пришли на смену продукции стран Европейского Союза в страны Африки Россией, поставка сельскохозяйственной продукции (зерна); удобрения, продукция машино-

строения, вооружения, техники и прочего Россией в Африку.

В Южной Африке добываются марганец, металлы платиновой группы, золото, хромиты, алюмоглюкаты, ванадий и цирконий. Кроме того, там развита добыча угля, поскольку около 80% всего энергобаланса страны генерируется за счет сжигания «черного золота». Поэтому одна из наиболее перспективных отраслей — это минерально-сырьевой и топливно-энергетический комплексы.

ЮАР на сегодняшний день нуждается в инновациях, которые позволят повысить эффективность добычи и переработки полезных ископаемых, чему способствует сотрудничество на площадке Санкт-Петербургского Горного университета в рамках Международного центра компетенций в горнотехническом образовании под эгидой ЮНЕСКО, на которых руководство сырьевых и сельскохозяйственных компаний и профильных ведомств предопределили, каким образом на африканском континенте можно развивать новые, более рентабельные и экологически чистые технологии, применимые к различным источникам сырья.

Сферой российско-мозамбикских экономических связей являются: поиск и добыча полезных ископаемых, энергетика, военно-техническое сотрудничество, телекоммуникации, сельское хозяйство, подготовка кадров.

В качестве наиболее перспективного направления обеими сторонами в настоящий момент рассматривается сфера добычи и переработки урана. На завершающем этапе находится работа над двусторонним соглашением о сотрудничестве в мирном использовании атомной энергии (медицина, современные технологии, строительство атомной электростанции), а также высокотехнологичных отраслей, включая космос (в настоящее время на геостационарной орбите проходит техническое испытание ангольский спутник).

Сотрудничество России со странами Африки развивается в сфере ядерной и гидроэнергетики, геологических исследований, военно-технических связей, высоких технологий, науки, образования, авиасообщения и ряда других, имеются планы по развитию сотрудничества в области сельского хозяйства.

Ведущим направлением сотрудничества является алмазодобывающая отрасль. В Анголе работают российская компания «АЛРОСА», банк ВТБ.

Внешнеторговый оборот России с Африкой не превышает 12 млрд долл.

Хотя ЮАР уступает другим странам БРИКС по экономическим параметрам, ее преимущества — богатые ресурсы, сильные финансовый и банковский секторы. Эта страна обеспечивает африканское «присутствие» в БРИКС, при этом она располагает опытом разработки современных экономических стратегий (Новое партнерство в интересах развития Африки, НЕПАД) и региональной экономической интеграции (САДК).

Южная Африка — единственное государство континента, обладающее

технологиями мирового уровня. ЮАР является чрезвычайно важным экономическим игроком, особенно для южноафриканских государств. Торговая статистика показывает, что ЮАР имеет важное значение для региона. Например, на долю ЮАР приходится 57% импорта Намибии, в Ботсване данный показатель составляет 65%, а в Мозамбике — 30%. Экспорт из трех перечисленных стран в ЮАР составляет от 14% до 16% от их совокупной экспортной торговли. Экономическая ситуация в Зимбабве находится в сильной зависимости от состояния экономики ЮАР. Почти 80% экспорта Зимбабве приходится на ЮАР, при этом 41% всего импорта Хараре также приходится на ЮАР [7].

Кроме того не имеющие выхода к морю Лесото и Свазиленд, а также соседняя с ЮАР Намибия входят в единый валютный район, который в существенной степени зависит от южноафриканского ранда. Если ЮАР столкнется с кризисом, перечисленные страны пойдут ко дну вместе с Кейптауном.

В целом ситуация на Африканском континенте осложнится из-за стремительного роста населения. Согласно «среднему сценарию» ООН, к 2030 г. население Африки увеличится с нынешних 1,3 млрд человек до 1,7 млрд человек, к 2050 г. этот показатель возрастет до 2,5 млрд человек, а в 2100 г. достигнет 4 млрд человек. Значительный рост населения предполагает появление негативных последствий (массовая миграция, терроризм), которые могут сказаться на всем международном сообществе. Поэтому наращивание присутствия стран БРИКС в политической, экономической, финансовой сферах, дальнейшее активное сотрудничество альянса со странами Африки, воплощение задуманных проектов позволит закрепить уже имеющийся статус стран БРИКС и будет способствовать решению большого и сложного количества проблем, стоящих перед странами Африканского континента сейчас и в будущем, а также увеличению политического и экономического влияния группировки БРИКС не только на Африканском континенте, но и на мировом пространстве в целом.

Литература

1. Школа инвестора // <http://investorschool.ru/inflyaciya-po-stranam-mira-2017> (дата обращения: 12 декабря 2018 г.).
2. Economictermin. IMF // <http://economtermin.ru/banki/5-mezhdunarodnyjj-valjutnyjj-fond.html> (дата обращения: 12 декабря 2018 г.).
3. РИА Новости // <https://ria.ru/economy/20180528/1521538756.html> (дата обращения: 12 декабря 2018 г.).
4. Вести. Экономика // <https://www.vestifinance.ru/articles/96635> (дата обращения: 12 декабря 2018 г.).
5. <https://visasam.ru/emigration/vybor/strany-briks.html> (дата обращения: 12 декабря 2018 г.).
6. Международный научно-общественный журнал Мир перемен // <http://mirperemen.net/2017/12/briks-dlya-afriki-razvitie-regionalnyx-svyazej/> (дата обращения: 12 декабря 2018 г.).
7. Информационное агентство // <https://regnum.ru/news/2388712.html> (дата

обращения: 12 декабря 2018 г.).

8. Российский Совет по международным делам // <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/afrikanskaya-politika-deli-pobeda-soderzhaniya-nad-formoy/> (дата обращения: 12 декабря 2018 г.).

References

1. Shkola investora [School of the investor] // <http://investorschool.ru/inflyaciya-po-stranam-mira-2017> (data obrashcheniya: 12 dekabrya 2018 g.).

2. Economictermin. IMF // <http://economtermin.ru/banki/5-mezhdunarodnyjj-valjutnyjj-fond.html> (data obrashcheniya: 12 dekabrya 2018 g.).

3. RIA Novosti // <https://ria.ru/economy/20180528/1521538756.html> (data obrashcheniya: 12 dekabrya 2018 g.).

4. Vesti. Ekonomika [The News. Economy]// <https://www.vestifinance.ru/articles/96635> (data obrashcheniya: 12 dekabrya 2018 g.).

5. <https://visasam.ru/emigration/vybor/strany-briks.html> (data obrashcheniya: 12 dekabrya 2018 g.).

6. Mezhdunarodnyy nauchno-obshchestvennyy zhurnal Mir peremen [The international scientific and social journal World of Changes]// <http://mirperemen.net/2017/12/briks-dlya-afriki-razvitie-regionalnyx-svyazej/> (data obrashcheniya: 12 dekabrya 2018 g.).

7. Informatsionnoye agentstvo [Information Agency]// <https://regnum.ru/news/2388712.html> (data obrashcheniya: 12 dekabrya 2018 g.).

8. Rossiyskiy Sovet po mezhdunarodnym delam [Russian Council on International Affairs]// <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/afrikanskaya-politika-deli-pobeda-soderzhaniya-nad-formoy/> (data obrashcheniya: 12 dekabrya 2018 g.).

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

УДК 338.47

© Харламова Юлия Александровна

— доктор политических наук, профессор кафедры
«Транспортное право» Юридического института
Российского университета транспорта
ykharamova@yandex.ru

Северный морской путь в контексте международного сотрудничества

Аннотация. В представленной статье подробно рассматриваются проблемы освоения и функционирования Северного морского пути в контексте складывающихся международных отношений стран Арктического региона и др. Дается подробный анализ национальных интересов России, связанных с успешным развитием этой транспортной артерии. Оцениваются перспективы сотрудничества с такими государствами, как Китай, Япония, Канада и др. Показываются возможность организации портовой инфраструктуры российского Севера и технологические решения в организации арктического туризма.

Ключевые слова: Северный морской путь; Арктический регион; международное сотрудничество.

© Yulia Al. Kharlamova

— Doctor of Political Sciences, professor
of the department of transport law, Law Institute
of the Russian University of Transport

Northern Sea Route in the context of international cooperation

Abstract. This article discusses in detail the problems of development and operation of the Northern Sea Route in the context of the international relations of the Arctic countries, etc. There has been given a detailed analysis of Russia's national interests associated with the successful development of this transport way. There have been also evaluated the prospects for cooperation with such countries as China, Japan, Canada, etc. The article has shown an opportunity to organize the port infrastructure of the Russian North and to make technological solutions in the organization of the Arctic tourism.

Keywords: Northern Sea Route; Arctic region; international cooperation.

Освоение этой важной для национальных морских интересов России коммуникации началось еще с походов новгородских ушкуйников. Первым же проектом морского пути из Студеного моря (Северного Ледовитого океана) до устья Оби стал чертеж московского дьяка Дмитрия Герасимова, датируемый 1525 г. и считающийся самой древней картой Северного Ледовитого океана. Во многом благодаря проекту Д. Герасимова появляются идеи достичь стран Азии Северо-восточным проходом, через север России¹.

Прорывом в освоении Северного морского пути (далее — СМП) стало изобретение паровых судов, а особенно ледокольного флота. Первый ледокол — «Ермак» был построен в 1898 г. при непосредственном участии адмирала С. О. Макарова. Однако дороговизна и, как следствие, отсутствие ледокольного обеспечения не позволяли реализовать стратегические преимущества кратчайшего пути из Арктики в Тихий океан даже во времена Русско-японской и Первой мировой войн.

Официальное открытие СМП произошло в 1932 г., когда был совершен сквозной коммерческий проход ледокольного парохода «А. Сибиряков» с запада на восток за одну навигацию и создано главное управление Северного морского пути. Хотя есть мнение, что точкой отсчета открытия СМП нужно считать 1915 г., поскольку именно в этом году атомный ледоход «Вайгач» вместе с транспортом «Таймыр» первыми прошли СМП из Владивостока в Архангельск.

К началу Великой Отечественной войны северная трасса была подготовлена к регулярным морским транспортным перевозкам и проходу по нему боевых кораблей, а в годы холодной войны существенно усиливаются Северный и Тихоокеанский флоты СССР, чьи зоны оперативной ответственности смыкались в арктических морях². В то же время корабли Военно-Морского флота могли проходить по СМП лишь в самый благоприятный в ледовом отношении период арктической навигации — с августа по сентябрь.

Громким успехом СССР и новым этапом освоения Арктики и использования СМП был запуск ядерной силовой установки на ледоколе «Ленин» в 1959 г. СССР стал первым государством в мире, которое применило такие технологии в Арктике, что позволило закрепить лидерские позиции в регионе³.

Надо признать, что долгое время СМП использовался исключительно для внутренних нужд России. В настоящее время Россия стремится создать

¹ Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / под ред. Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко. М. : Морской транспорт, 1956.

² Пересыпкин В. И., Яковлев А. Н. Северный морской путь // URL: <http://backup.flot.com/editions/nh/6-1.htm>.

³ Фомичев А. А. Политический вектор развития Северного морского пути // Вестник МГИМО — Университета. 2015. № 3(42). С. 123.

условия, которые сделают СМП привлекательным международным транспортным маршрутом, обеспечивающим как экспорт природного сырья и энергоресурсов из Арктики, так и транзит грузов между Европой и Азией.

СМП протяженностью свыше 5,5 тыс. км от Карских Ворот до Бухты Провидения пролегает вдоль арктического побережья Российской Федерации, частично пересекая районы, находящиеся под юрисдикцией России, а частично — открытое море (т. е. международные воды). С 1971 г. при Министерстве морского флота СССР действовал орган управления СМП, в задачи которого входили: государственный надзор за эксплуатацией пути, а также за морскими судами, которые могут стать источником загрязнений, разработка правил судоходства, обеспечение лоцманской и ледокольной проводки. В 2012 г. российской властью было создано федеральное учреждение «Администрация Северного морского пути».

СМП — регион опасной ледовой обстановки, прохождение которого требует сопровождения соответствующими службами и по необходимости ледокольными судами и лоцманской службой. Эта позиция основана на конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г., которую Россия ратифицировала в 1997 г. Однако этого документа явно недостаточно в условиях современной быстро меняющейся мировой политической конъюнктуры и новых политических и экономических реалий и вызовов. В экспертном и научном сообществе все чаще и вполне справедливо озвучивается идея о необходимости создания и подписания всеми членами Арктического совета Полярного кодекса. На сегодняшний день он находится в стадии разработки и требует проведения масштабных совместных исследований и работ для оформления в обязательный, контролируемый вопрос совместного использования Арктических морских маршрутов, документ.

По данным Института океанологии Российской академии наук, в последние несколько лет площадь полярных льдов стала на треть меньше, чем 10 лет назад¹. Столь существенные изменения климатических условий побуждают самые разные страны планировать и даже реализовывать свое активное присутствие в этих северных широтах. Предполагается, что через арктические воды в нынешнем веке из-за повышения среднегодовой температуры навигация может возрасти с 30 до 120—140 дней в году, что резко повышает экономическую значимость этого маршрута: расстояние при переходе по СМП от Санкт-Петербурга до Владивостока на 9000 км короче, чем путь следования через Суэцкий канал.

СМП для России является кратчайшим маршрутом из Европы на Дальний Восток, в Тихий океан и представляет повышенный интерес для международного судоходства. В 1991 г. СМП был открыт для прохода иностранных судов. Доступ на СМП регламентируется Правилами плавания по

¹ Дмитриев Д. Лед тронулся. Через Арктику может пройти новый Великий Шелковый путь из Китая в Европу // URL.: <http://portnews.ru/digest/12569/>

его трассам, введенными в действие 1 июля 1991 г. Согласно Правилам суда любой принадлежности имеют право доступа к этой коммуникации на недискриминационной основе. Однако судовладелец или капитан судна, намеревающегося пройти по трассе, в установленном порядке должен направить в администрацию уведомление и заявку на проводку. По результатам рассмотрения этих документов заявитель информируется о возможности проводки и других обстоятельствах, которые им должны быть учтены.

Совсем недавно Россия изменила требования к иностранным военным кораблям, проходящим через ее арктические регионы, поскольку теперь они вынуждены предварительно уведомить Минобороны России. Арктика является регионом быстро растущего соперничества, поэтому национальные интересы России в этом регионе должны быть надежно защищены. Кроме того, указанные действия также связаны с растущим значением СМП, поскольку российские вооруженные силы должны отвечать за все поисково-спасательные операции на этом направлении в рамках соглашения, подписанного Арктическим советом. При этом российским властям надо отчетливо понимать, что существуют опасения, что Россия затратит серьезные средства на обеспечение безопасности СМП, а эффект получат перевозчики в основном из стран Европы и Азии, так как российских грузов будет очень мало.

Арктический совет как международный орган был создан для облегчения сотрудничества между арктическими государствами. С 2013 г. Китай также вошел в этот совет на правах постоянного наблюдателя, что сразу же позволило этому государству получить политические обоснования и правовую основу для освоения арктического региона. В итоге, в процессе освоения Арктики Китай превратился в серьезного конкурента для арктических стран, обладающего существенными инвестиционными ресурсами и уже замахнувшегося на фундаментальное освоение региона, включая создание постоянно действующих арктических экспедиций. Надо также отметить, что при Арктическом совете действует группа стран-наблюдателей, куда входят Великобритания, Германия, Индия, Испания, Италия, Китай, Нидерланды, Польша, Сингапур, Франция, Южная Корея и Япония.

США традиционно негативно относятся к позиции России, считающей, что все иностранные суда должны получать разрешение на проход по СМП и платить за использование маршрута. Россия апеллирует к тому, что этот путь исторически был освоен русскими и никогда не использовался для проведения иностранных судов, поэтому северные моря, омывающие Западную и Восточную Сибирь, можно приравнять по статусу к внутренним морям России. Соединенные Штаты по данному вопросу исходят из директив Президента США по национальной и внутренней безопасности, где высшим национальным приоритетом названа свобода трансарктических

перелетов и свобода мореплавания применительно ко всей Арктике, включая СМП, который проходит вдоль территории России¹.

По оценкам экспертов, в 2022 г. объем грузоперевозок по СМП может составить 40 млн т, а к 2030 г. — 115,5 млн т. В 2018 г. объем грузопотока составил 18 млн т, а в 2019 г. он ожидается в пределах до 30 млн т, со слов заместителя главы дирекции СМП — начальника управления развития СМП и прибрежных территорий Государственной корпорации «Росатом» М. Кулинко². В то же время представляется сомнительным реализация в рамках майских указов Президента В. В. Путина объема грузопотока в пределах 80 млн т к 2024 г.

СМП является весьма привлекательным для отечественных и зарубежных компаний — перевозчиков различных грузов. О планах начать транспортное сообщение через российскую Арктику заявил китайский транспортный гигант Cosco. Корпорация планирует купить и построить ледокольно-транспортные суда. Она уже провела два успешных плавания из Китая в Европу по СМП — в 2013 и 2015 гг., которые осуществило судно «Юншэн» по маршруту Далянь (Северный Китай) — Гамбург (Германия). Более того, его удешевляет и отсутствие рисков вроде пиратства, которое особенно сильно угрожает китайским кораблям в районе Малаккского пролива и Аденского залива у берегов Африки. По оценке китайских экспертов, один арктический рейс контейнеровоза или сухогруза может сэкономить от 0,5 до 3,5 млн долл. и сократить время доставки грузов на 40%³. К другой категории рисков также можно отнести усиление морского присутствия Индии в Индийском океане, строительство США военного порта в Малаккском проливе в Сингапуре, конфликт между Китаем и Филиппинами в Южно-Китайском море. В дополнение ко всему, по прогнозам китайских исследователей, использование северного маршрута будет способствовать росту морской торговли КНР на 9,83%, в том числе морского импорта — на 17,38%, морского экспорта — на 6,11%⁴. При этом до сих пор фактический объем китайских инвестиций в российские арктические проекты остается незначительным.

Для реализации своих национальных интересов Китай наращивает дипломатическую активность в северных регионах: заключает двусторонние

¹ Золотухин И. Н. Северный морской путь как трансокеаническая магистраль. Проблемы освоения в аспекте интересов держав Северной Пацифики: взгляд из России // Ойкумена. 2013. № 2. С. 20.

² Севморпуть переживает взрывной рост грузопотока // URL: http://www.iarex.ru/news/63278.html?utm_source=smm-vk&utm_medium=social&utm_term=main

³ Дмитриев Д. Лед тронулся. Через Арктику может пройти новый Великий Шелковый путь из Китая в Европу // URL: <http://portnews.ru/digest/12569/>

⁴ Сюзень С. Потенциал международного сотрудничества РФ и КНР в Арктике: сравнительный анализ национальных интересов // Социально-политические науки. 2017. № 3. С. 14—15.

соглашения с приарктическими государствами, например, соглашение о свободной торговле с Исландией, приобретает для национальной энергетической компании доли в российских морских проектах добычи углеводородов и в проекте СПГ на Ямале, арендует порт в Северной Корее, готовя его к возможной роли транспортного узла для осуществления в будущем арктических морских перевозок¹.

О серьезности намерений Китая также говорит наличие в его структуре органов власти особой Арктической и Антарктической администрации (*Chinese Arctic and Antarctic Administration*), которая отвечает за выполнение научных программ в Арктике.

Программа арктических научных исследований Китая является одной из самых диверсифицированных и комплексных национальных программ в мире. Она щедро финансируется государством и обеспечена высококвалифицированными специалистами и самыми современными техническими средствами. В числе конкретных активно реализуемых проектов по указанным выше направлениям можно, в частности, назвать комплексный проект «Арктическая экспедиция», который включает в себя: во-первых, осуществление регулярных экспедиций в Северный Ледовитый океан на собственном ледоколе «Сюэ Лун», купленном в 1993 г. у Украины; во-вторых, работу на первой и пока что единственной постоянно действующей полярной научно-исследовательской станции «Хуанхэ» (основана в 2004 г.), расположенной на арендованной у Норвегии территории на архипелаге Шпицберген².

Привлечение Китая в Арктику для укрепления совместного влияния Китая и России на международной арене может сделать стратегическое партнерство между ними более сбалансированным. В Арктике соотношение сил с учетом российского проекта Большой Евразии (единого евразийского экономического пространства) и китайской инициативы «Один пояс — один путь» представляется более сбалансированным, поскольку Россия обладает монопольным контролем над территорией, тогда как Китай предоставляет финансирование и обеспечивает товарооборот. Для обоснования инфраструктурных инвестиций важно наличие синергетического эффекта и экономии масштаба. Так, арктический транспортный коридор также может быть задействован в энергетических проектах, при проведении научных и исследовательских работ, для развития туризма и развертывания военных сил. Сопряжение инициативы «Один пояс — один путь» с СМП продуктивно могло бы произойти, на наш взгляд, через дальневосточные порты России (в частности, морской порт Зарубино) и развитие

¹ Бирюков А. Л., В. Г. Забродин В. Г., Савостова Т. Л. Арктический регион: управление и комплексная безопасность (обзор актуальных вопросов) // Научные и образовательные проблемы гражданской защиты. 2015. № 3. С. 34.

² Максимов Н. Арктика в XXI веке: интересы России и Китая // Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2013. № 1. С. 24—25.

инфраструктуры в Приморском крае России и северо-восточных регионах КНР.

Для обеспечения транспортировки грузов по СМП, которая бы отвечала требованиям развитости портовой и логистической инфраструктуры современной России, предстоит сделать очень многое. В первую очередь осуществить реконструкцию подходного канала порта Архангельск, развитие порта Мурманск, строительство морского порта в г. Беломорске; развитие портов Ванино, Петропавловск-Камчатский, Находка, Магадан, Холмск, Анадырь, портопунктов Камчатского края и Сахалинской области, строительство порта в районе поселка Набиль и терминалов, обеспечивающих работу трубопроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан. На наш взгляд, целесообразно было бы использовать г. Мурманск, как международную столицу Арктического побережья и главный транспортно-логистический хаб в Арктике. В связи с этим имеет хорошую перспективу развития проект транспортного коридора Китай — Казахстан — Мурманск — восточные порты Северной Америки, а также проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», в рамках которого глубоководный морской порт будет интегрирован в МТК «Север — Юг» и «Запад — Восток».

Как довольно перспективное направление, отвечающее интересам современной России и связанное с дальнейшим наполнением грузами СМП, можно рассматривать проект Белкомур, обеспечивающий железнодорожную связь Транссиба с портами в Архангельске и Мурманске. Этот маршрут может стать составной частью транспортного коридора Китай — Казахстан — Мурманск — восточные порты Северной Америки. Прогнозируемый грузопоток — 35 млн т. Белкомур создаст дополнительные условия для освоения природно-ресурсного потенциала европейской части российского Севера, повышения инвестиционной привлекательности региона, реализации промышленных проектов. Создание магистрали может стимулировать развитие портов Архангельска и Мурманска, позволит на 800 км сократить расстояние между ними и промышленным Уралом.

В связи с этим в рамках российско-норвежской и российско-финской межправительственных комиссий России было предложено дополнить коридор БЕЛКОМУР еще двумя железнодорожными ветками: Алакуртти (Республика Карелия) — Салла (Финляндия) с выходами к финским портам Кеми и Оулу, а также Никель-Мурманский — Киркенес (Норвегия)¹. Это, несомненно, стоит рассматривать как позитивный шаг в рамках международного сотрудничества. Северо-запад России на протяжении длительного времени имел первостепенное значение для внешней торговли стран Северной Европы, поэтому экономическая география намного важ-

¹ Балиев А. Экономическая география важнее политической конъюнктуры // URL: <http://www.fondsk.ru/news/2015/12/27/ekonomicheskaja-geografija-vazhnee-politicheskoy-konjunktury-37640.html>

нее политической конъюнктуры.

Используя уникальные рекреационные ресурсы Арктические государства стремятся создавать и развивать туристский продукт в том или ином виде. Дания и Норвегия, например, активно используют в качестве туристских дистанций снежные просторы Гренландии и Шпицбергена, Канада — фауну Канадского Арктического архипелага с большим количеством заповедников. В России развитием регулируемого арктического туризма наряду с эколого-просветительской и научно-исследовательской работой с 2011 г. активно занимается ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика»».

Для увеличения количества туристов прорабатывается возможность организации в рамках Баренцева сотрудничества морских круизов с посещением иностранными туристами территории национального парка «Русская Арктика» на архипелаге Земля Франца-Иосифа, поскольку морские круизы и трансграничные яхтенные переходы являются наиболее перспективными проектами в сфере развития туризма в Баренцевом регионе¹.

Арктический транспортный коридор может способствовать развитию российского и китайского судоходства и промышленности, а финансирование этих инициатив позволит укрепиться незападным банкам развития и обеспечит становление юаня в качестве валюты международных расчетов², так считают некоторые из экспертов. Кроме того, морские поставки углеводородов из арктической зоны России являются жизнеспособной альтернативой трубопроводам и другим наземным маршрутам для стран Северо-Восточной Азии: Китай, Япония, Республики Корея. Импортируя энергоресурсы преимущественно из стран Ближнего Востока, отличающегося высоким уровнем политической нестабильности, они заинтересованы в возможных поставках альтернативными маршрутами.

В январе 2018 г. Китай опубликовал свою арктическую стратегию, где прописано более тесное сотрудничество с Москвой, в частности, для создания «Полярного шелкового пути», как альтернативы морского пути, который во многом подконтролен США. Руководители Поднебесной признали перспективы развития СМП и намерены стать активными участниками проекта. Китайская морская научно-техническая компания «Чжумпу» планирует строительство на берегу Авачинской бухты (Камчатка) крупного судостроительного завода. Китай также создал новые полярные станции, объявил о планах на создание собственного атомного ледокола. В 2019 г., по заверению китайских властей, будет достроен «Снежный дракон — 2» — второй китайский ледокол для полярных исследований.

¹ Сивоброва И. Развитие этого туристического направления может стать первым шагом к освоению ресурсов региона // URL: <https://riss.ru/analytics/12418/>

² Дисэн Г. Геоэкономика Китая и «новая холодная война» // Валдайские записки. 2018. № 96. С. 13.

В отношениях с Канадой Россия, напротив, имеет схожие позиции по статусу транзитных морских путей (Северного морского пути и Северо-западного пути) как внутренних морей. Канада, не имеющая ледокольного флота и специальных исследовательских судов, заинтересована в сотрудничестве с Россией в изучении Арктики по самому широкому кругу вопросов. Интересам России практически полностью отвечает позиция Канады по мерам демилитаризации Арктики (кроме идеи создания безъядерной зоны в регионе)¹.

Особого внимания в контексте рассматриваемой проблемы, на наш взгляд, заслуживает уникальный проект «Арктический шаттл» как проект трансарктического атомного судоходства. Судоходство ледокольного флота позволит использовать на конкретных линиях специально сконструированные контейнеровозы ледорезного или ледокольного типа, оснащенные силовыми установками повышенной мощности и достигающие средней скорости в 15 узлов. Через Арктику и территорию России проходит также кроссполярный авиамост — кратчайший путь между Северной Америкой и Азией. На его развитие нацелен актуальный проект «Циркумполярные воздушные линии».

Определенный интерес для международного авиационного сообщества как наиболее короткие представляют и кроссполярные маршруты «Север-Юг», связывающие США и Канаду со странами Юго-Восточной Азии и Китаем через Якутию. Понятно, что обеспечение безопасности полетов над арктическими территориями требует больших инвестиций в развитие инфраструктуры аэропортов. Дальнейшее развитие международных транзитных коридоров — СМП и воздушного моста между Северной Америкой и Юго-Восточной Азией, — может превратить Россию в одного из ведущих операторов международных транспортных потоков, создав взаимовыгодные условия для многих стран и регионов.

Японские корпорации уже относительно давно проявляют интерес к СМП. Они внимательно изучают возможность его использования для доставки грузов в Россию и страны Европы. По оценке японского правительства, использование СМП вместо традиционного маршрута через Суэцкий канал позволит сократить расходы на грузовые перевозки примерно на 40%. При этом путь от японского порта Йокогама до Роттердама сократится с 21 тыс. км до 13 тыс. км². Кроме того, Япония является крупнейшим импортером СПГ. Ее доля составляет в мировых объемах около 35%. Совокупная доля Японии, Южной Кореи, Китая, Тайваня, Индии достигает 68%. В Атлантическом бассейне (европейский рынок) крупнейшие потребители

¹ Конышев В. Н., Сергунин А. А. Арктические стратегии стран Северной Америки и Россия // Россия и Америка в XXI веке // URL: <http://www.rusus.ru/?act=read&id=270>.

² Золотухин И. Н. Северный морской путь как трансокеаническая магистраль. Проблемы освоения в аспекте интересов держав Северной Пацифики: взгляд из России // Ойкумена. 2013. № 2. С. 22.

СПГ — Испания, Великобритания, Италия, Франция и Турция, однако их суммарный импорт не превышает 50 млрд куб. м, т. е. вдвое уступает импорту Японии¹.

Российские специалисты также модернизировали традиционное видение дирижабля как летательного корабля и приспособили его для использования в арктических условиях. Основное преимущество аппарата — возможность добраться до труднодоступных территорий. Сфера применения аэростатов в современных условиях очень широка: это может быть аэрофотосъемка, мониторинг с воздуха, обеспечение безопасности на мероприятиях, доставка грузов. В настоящее время разработан базовый вариант дирижабля для круглосуточной эксплуатации в Арктике. Этот аппарат не имеет аналогов в мире и претендует на звание самого подходящего для Севера транспортного средства. Несмотря на все свои преимущества, аэростат не может конкурировать с самолетами по нескольким причинам. Во-первых, он не развивает скорость выше 150 км/ч, чем значительно уступает самолету. И, во-вторых, возвращение на землю — это трудный процесс, который требует особых навыков.

Политика Российского государства в области развития арктического судоходства должна опираться на то, что СМП является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией в Арктической России, которая в долгосрочной перспективе определяется в качестве мощной минерально-сырьевой базы страны. Запуск проекта СМП станет не только подтверждением державных геополитических и геоэкономических амбиций России, но и индикатором модернизационного политического курса руководства страны.

Можно уверенно прогнозировать, что в перспективе Россию ожидает жесткая конкурентная борьба за право обладания СМП, причем одновременно необходимо понимание и то, что Российское государство пока не обладает ни достаточными экономическими ресурсами, ни передовыми высокими технологиями освоения кратчайшего маршрута из Европы в Азию. Если Россия не будет последовательна в реализации своих планов, то в мировой повестке актуально встанет вопрос о правообладании выгодным транзитным маршрутом и природными богатствами Арктики вне интересов России и ее многонационального народа.

Начало законодательного оформления территорий Арктических держав, глобальное потепление, которое приводит к уменьшению ледового покрытия Северного Ледовитого океана, поиск оптимальных с экономиче-

¹ Природный газ: краткий обзор мировой отрасли и анализ сланцевого бума. Обзор Центра макроэкономических исследований Сбербанка РФ // URL: sbrf.ru/common/ing.gaz/pdf.

ской точки зрения транспортно-логистических маршрутов, меняющаяся международная политическая конъюнктура и появление новых международных угроз безопасности — позволяют говорить о том, что СМП превращается в один из ключевых факторов развития и освоения всего Арктического региона. Масштабность задач по освоению полярного региона требует выработать сбалансированную стратегию в сфере развития транспорта с учетом проблем национальной безопасности государств и социально-экономического развития всего Арктического региона.

ТАМОЖЕННОЕ ДЕЛО

УДК 339.543

© Рудакова Елена Николаевна

— доктор политических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Таможенное право
и организация таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта
elena_nikolaevna_rf@mail.ru

© Дмитриева Ольга Александровна

— кандидат экономических наук, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского
университета транспорта
davis6589@mail.ru

Проблемы цифровизации таможенных технологий, направленных на совершенствование таможенного администрирования

Аннотация. В данной статье авторы предприняли попытку отразить основные проблемы, возникающие при межведомственном информационно-техническом взаимодействии, в том числе при взаимодействии таможенных органов с иными федеральными органами исполнительной власти, а также показать, насколько цифровизация влияет на внешнюю экономику страны.

Ключевые слова: проект «Единое окно»; таможенные органы; федеральные органы исполнительной власти; информационные таможенные технологии; межведомственное взаимодействие; база данных.

© Elena N. Rudakova

— Doctor of Political Sciences, docent, head
of the department of customs law and organization
of the customs affairs, Law Institute
of the Russian University of Transport

© Olga Al. Dmitrieva

— Candidate of Economic Sciences, associate professor
of the department of customs law and organization

Problems of digitalization of customs technologies aimed at improving customs administration

Abstract. In this article the authors attempted to show the main problems arising from interdepartmental information and technical interaction, including the interaction of customs authorities with other federal executive bodies, and also to show how digitalization affects the country's external economy.

Keywords: “Single Window” project; the Customs; federal executive bodies; customs information technology; interagency cooperation; database.

Стремительное развитие технологий индустрии обусловило цифровую трансформацию целого ряда отраслей экономики и обозначило переход на так называемую цифровую экономику.

Торговля как одна из основных отраслей экономики также претерпевает существенные преобразования. Усилия многих государств мира направлены на динамику изменений и создание рамок регулирования с целью обеспечения конкурентоспособности в цифровом мире, где границы присутствуют лишь условно.

Создание привлекательных условий для ведения внешнеэкономической деятельности и упрощения формальностей, связанных с ввозом, вывозом и транзитом товаров при сохранении должного уровня государственного контроля, являются важной задачей государства. Страны мира, которые 10—15 лет назад сделали ставку на автоматизацию бизнес-процессов и внедрение механизма «Единого окна» в сфере внешнеэкономической деятельности (далее — ВЭД), сейчас добились значительного роста товарооборота и занимают лидирующие позиции в рейтингах, связанных с международной торговлей [3, с. 15].

Исходя из международного опыта, одним из ключевых факторов успешной реализации «Единого окна» является обеспечение поддержки такого проекта на высоком политическом уровне («политическая воля»), а также определение органа власти, ответственного за координацию и реализацию проекта. Однако на сегодняшний день организационно-правовая основа проекта внедрения механизма «Единого окна» только формируется.

Создание механизма «Единого окна» осуществляется с учетом имеющихся сервисов электронного взаимодействия участников ВЭД и государственных органов. Отдельные бизнес-процессы в сфере регулирования ВЭД, такие как электронное декларирование и предварительное информирование, автоматизированы, взаимодействие участников ВЭД и госу-

дарственных органов в рамках этих бизнес-процессов осуществляется в электронном виде.

Таким образом, несмотря на отсутствие в Российской Федерации концепции развития механизма «Единого окна» в системе регулирования ВЭД, отдельные элементы национального механизма «Единого окна» уже внедрены и функционируют. Проведена работа по автоматизации государственных контролирующих органов, реализации системы межведомственного информационного взаимодействия, портала государственных услуг. С 2002 г. поэтапно реализуются Федеральные целевые программы «Электронная Россия (2002—2010 годы)» и «Информационное общество (2011—2020 годы)».

В период с октября 2015 г. по июль 2016 г. государствами — членами Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС) совместно с Евразийской экономической комиссией (далее — Комиссия) проведено тематическое исследование текущего состояния развития национальных механизмов «Единого окна». В исследовании проведен анализ организационной, правовой и информационно-технической основ национального механизма «Единого окна» в каждом государстве — члене ЕАЭС [4].

Комиссия отметила положительные тенденции правового регулирования, направленного на упорядочивание функций и полномочий органов исполнительной власти в части перехода на оказание услуг в электронной форме. Так, распоряжением Правительства РФ от 20 августа 2015 г. № 1616-р утверждена Концепция оптимизации механизмов проектирования и реализации межведомственного информационного взаимодействия, оптимизации порядка разработки и утверждения административных регламентов в целях создания системы управления изменениями. Концепция нацелена на синхронизацию информационных систем различных ведомств при оказании государственных (муниципальных) услуг, способствует систематизации и оптимизации в целом государственного (муниципального) управления и качественному улучшению процедур взаимодействия государства, физических и юридических лиц [1, с. 23].

Использование информационного межведомственного взаимодействия и информационных технологий при осуществлении государственного контроля широко применяется таможенными органами. ФТС России публикуются разработанные форматы и структуры электронных документов и сведений, необходимых для взаимодействия участников ВЭД и таможенных органов, также реализуется пилотный проект «Единого окна» в морском порту, который позволяет отработать технологии взаимодействия различных участников. Комиссией было выделено, что сервисы, разрабатываемые и поддерживаемые ФТС России, могут быть в дальнейшем интегрированы в механизм «Единого окна».

В ходе проведенного анализа были выявлены угрозы, которые могут повлиять на успешность реализации национального механизма «Единого

окна»:

- различный уровень информационно-технической оснащенности государственных органов;

- портал национального механизма «Единого окна» (<http://singlewindow.ru>) создан (в настоящее время не наполнен функциональными возможностями), но правовые основания отсутствуют;

- имеются федеральные органы исполнительной власти, ответственные за техническую реализацию национального механизма «Единого окна», но правовые основания для этого отсутствуют, полномочия не определены;

- недостаточно проработаны вопросы, связанные с единством и совместимостью данных, используемых разными государственными органами;

- отсутствует установленный регламент согласования технологических карт межведомственного взаимодействия при осуществлении государственных функций;

- отсутствует правовое регулирование порядка получения доступа;

- к национальному механизму «Единого окна» отсутствует всеобъемлющее правовое регулирование межведомственного информационного взаимодействия, порядка доступа представителей бизнеса к электронным государственным сервисам;

- недостаточно проработаны вопросы, касающиеся законодательного урегулирования отношений, возникающих в связи с использованием электронных документов юридическими лицами и государственными органами, в том числе подтверждение подлинности электронных документов в течение всего срока хранения, возможность представления хранимых электронных документов в виде копии на бумажном носителе, установление единого порядка хранения электронных документов (электронного архива);

- отсутствует возможность предоставления услуг национального механизма «Единого окна» заинтересованным лицам других государств-членов;

- отсутствует возможность взаимного признания электронных документов с другими государствами;

- необходимость представления одних и тех же документов и (или) сведений в различные государственные органы для оформления решений, необходимых для осуществления ВЭД;

- недостаточно проработаны вопросы, связанные с обеспечением актуальности информации о выданных разрешительных и иных документах в информационных системах федеральных органов исполнительной власти [4].

Таким образом, выявлено, что наиболее значимыми проблемными вопросами при установлении межведомственного информационно-

технического взаимодействия ФТС России с федеральными органами исполнительной власти посредством применения технологии «Единое окно» являются: недостаточность технического обеспечения ведомств; нормативная несогласованность взаимодействия стран ЕАЭС; специфичность таможенного органа, его многофункциональность.

Наиболее значимое из всех препятствий — недостаточность технического обеспечения в ведомствах. Технологии постоянно развиваются и совершенствуются, но действующие в данный момент показатели не являются достаточными для бесперебойного эффективного взаимодействия. В России технологическая платформа СМЭВ (система межведомственного электронного взаимодействия) для межведомственного взаимодействия наиболее развита по сравнению с остальными странами — участницами ЕАЭС. Таким образом, можно сделать вывод: межведомственное информационное взаимодействие на уровне ЕАЭС находится все еще на начальной стадии развития и требует усовершенствования с точки зрения информационных технологий.

Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575-р «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» выделяет основные задачи, содействующие развитию информационно-технического обеспечения деятельности таможенных органов, а именно:

1) создание и внедрение перспективных информационных технологий в целях развития единой автоматизированной информационной системы таможенных органов по принципу централизованной обработки данных, сети региональных вычислительных комплексов, развитие автоматизированных информационных систем таможенных органов;

2) развитие ведомственной интегрированной телекоммуникационной сети ФТС России, в том числе для обеспечения доставки актуальной информации, содержащейся в единой автоматизированной информационной системе таможенных органов, в режиме времени, близком к реальному, на всех уровнях системы таможенных органов;

3) повышение уровня защищенности информационных ресурсов, расширение спектра мер по обеспечению информационной безопасности, в том числе при организации защищенного обмена информацией с федеральными органами исполнительной власти;

4) дальнейшая разработка и внедрение в таможенные органы технических средств на основе последних достижений науки и техники, повышение эффективности использования аппаратуры радиационного контроля, инспекционно-досмотровых комплексов, с учетом обеспечения интеграции программных средств с единой автоматизированной информационной системой таможенных органов;

5) совершенствование информационно-технического обеспечения системы управления рисками на основе разработки новых методологиче-

ских подходов;

6) развитие информационно-технического обеспечения технологий предварительного информирования таможенных органов и электронного декларирования;

7) совершенствование информационного взаимодействия ФТС России с другими федеральными органами исполнительной власти в целях получения разрешительных документов в электронном виде, в том числе на базе инфраструктуры электронного правительства и системы межведомственного электронного взаимодействия;

8) применение унифицированных форматов данных для участников информационного обмена с таможенными органами;

9) обеспечение эффективного функционирования в таможенных органах автоматизированной системы контроля над таможенным транзитом;

10) совершенствование единой автоматизированной информационной системы таможенных органов в условиях функционирования ЕАЭС в целях развития информационного взаимодействия между таможенными органами государств — членов ЕАЭС с учетом развития интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли ЕАЭС;

11) повышение оперативности представления информации о тенденциях развития внешней торговли Российской Федерации и взаимной торговли между государствами — членами ЕАЭС, о торгово-экономических связях Российской Федерации с зарубежными государствами.

Таким образом, становится ясно, что есть необходимость в создании правовых рамок, включая принятие законов о сохранении тайны и правил конфиденциальности и безопасности при обмене информацией.

Следующий явный барьер при осуществлении межведомственного взаимодействия — нормативная несогласованность.

С образованием ЕАЭС 1 января 2015 г. между Россией, Белоруссией и Казахстаном, а также в дальнейшем с включением в ЕАЭС Армении и Киргизии проблема нормативной несогласованности усугубилось. Нормативно-правовая база каждой вновь вступившей в ЕАЭС страны имеет отличия от законодательства союзных стран и требует дальнейшей унификации.

В основе следующего барьера, мешающего эффективному межведомственному взаимодействию, лежит тот факт, что таможенный орган — это орган специфический, выполняющий множество возложенных на него функций. Именно поэтому очень трудно охватить всю сферу действий таможенного органа, обеспечить необходимыми каналами взаимодействия все направления. Примером данного барьера служит взаимодействие ФТС России с федеральными органами исполнительной власти.

Таким образом, в межведомственном взаимодействии органов исполнительной власти наблюдаются следующие проблемы:

1) низкая степень унификации форматов, способов и регламентов обмена информацией с органами исполнительной власти, также связанная с

недостаточным уровнем развития информационных систем отдельных органов;

2) неготовность федеральных органов представлять ФТС России необходимую информацию с требуемой степенью актуальности, связанная с недостаточным уровнем развития информационных систем отдельных органов;

3) длительные сроки согласования с федеральными органами технических условий информационного взаимодействия для реализации соглашений об информационном обмене;

4) в целях унификации порядка межведомственного информационного взаимодействия исполнительных органов государственной власти распоряжением Правительства установлен перечень из 85 документов, запрашиваемых межведомственно (сведения из декларации на товары и таможенного приходного ордера, сведения о сумме фактически уплаченных налогов за текущий финансовый год в бюджеты всех уровней, сведения из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей и др.), но около 20% из них также предоставляются в бумажном виде.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о необходимости совершенствования механизма межведомственного взаимодействия в целях повышения эффективности реализации функций, стоящих перед таможенными органами. При этом в целях решения перечисленных вопросов необходимо сформулировать концептуальные принципы межведомственного развития, реализация которых кардинально изменит сложившуюся ситуацию и обеспечит решение задач, поставленных перед таможенными органами, по совершенствованию таможенного администрирования. Также необходимо предложить возможные пути совершенствования межведомственного взаимодействия посредством технологии «Единое окно».

В эпоху цифровой трансформации открываются перспективы развития торговли, роста производительности, возникают новые вызовы. Масштабные изменения в экономике требуют от государств — членов ЕАЭС действенных мер по снижению административных барьеров, созданию привлекательных условий для ведения экспортно-импортной деятельности в ЕАЭС.

Для успешного продвижения и получения соответствующего результата органами ЕАЭС принято решение о создании механизма «Единого окна», цель которого — упрощение процедур торговли в рамках совершенствования таможенного администрирования, оптимизация государственных ресурсов, а также затрат участников ВЭД.

В целях предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций в электронной форме создана федеральная государственная информационная система СМЭВ, предназначенная для организации информационного взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти, государ-

ственными внебюджетными фондами, исполнительными органами государственной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, государственными и муниципальными учреждениями, многофункциональными центрами и иными органами и организациями.

На основе этого, межведомственное взаимодействие в рамках технологии «Единое окно» необходимо для информационного взаимодействия контролирующих органов, находящихся в пунктах пропуска на границе. Данная система должна представлять собой интеграционный сегмент различных ведомств на базе государственного информационного центра, который возглавит Минкомсвязи России, и сегмент пункта пропуска.

Вдобавок ко всему, межведомственная информационная система должна содержать единую базу данных разрешительных документов, которые выдаются не только федеральными службами, находящимися на границе, но также и теми, которые участвуют в системе запретов, ограничений и разрешений, например, ФСТЭК России, ФСБТС России [2, с. 46].

Таким образом, цель данной системы — упростить и оптимизировать процесс прохождения транспортного средства в пункте пропуска за счет однократного ввода сведений о транспортном средстве и грузе, параллельной обработки сведений контролирующими органами, организации взаимодействия с ведомственными информационными системами и государственным информационным центром для проверки заявленных сведений на предмет соблюдения запретов и ограничений.

Распоряжением Правительства РФ от 4 мая 2008 г. № 622-р разработана Концепция межведомственной интегрированной автоматизированной информационной системы федеральных органов исполнительной власти — МИАИС. Для реализации данной информационной системы в каждом органе исполнительной власти необходимо наладить собственную информационную систему обмена данными, поскольку готовность ведомств к внедрению Концепции варьируется от 0% (Россельхознадзор) до 30%. ФТС России по уровню информатизации оценивается на 69%.

Именно поэтому таможенные органы России взаимодействуют только с такими государственными органами исполнительной власти, как ФНС, ФСБ России, Ространснадзор, Россельхознадзор, Роспотребнадзор и др.

Таким образом, приняв во внимание все вышеизложенное, можно сделать вывод, что для эффективного регулирования внешнеторговой деятельности таможенным органам необходимо осуществлять свою деятельность в сотрудничестве с другими государственными органами, чья деятельность напрямую или косвенно связана с внешней торговлей, но предварительно наладив процесс цифровой трансформации. Такое взаимодействие способствует повышению результативности, качества и гибкости проводимого таможенными органами контроля, а его ускорение оказывает положительное влияние на деятельность участников ВЭД.

Литература

1. Гомелеев, А. О. Перспективы развития «Единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности государств — членов Таможенного союза в условиях становления Евразийского экономического союза // Инновационная наука. — 2015. — № 12-1.
2. Домрачев, А. А. Об инновационных инициативах государств — членов ЕАЭС в области построения глобальной цифровой экономики / А. А. Домрачев [и др.] // International Journal of Open Information Technologies. — 2016. — № 9. — Т. 4.
3. Секербаева, Д. К. Перспективы развития национального механизма «Единого окна» в государствах — членах евразийского экономического союза на современном этапе / Д. К. Секербаева, С. В. Мозер // Ростовский филиал государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Российская таможенная академия». — 2017. — № 3(28).
4. Состояние развития механизмов «Единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности государств-членов Евразийского экономического союза // <http://www.eurasiancommission.org/> — Заглавие с экрана (дата обращения: 19 февраля 2019 г.).

References

1. Gomeleyev, A. O. Perspektivy razvitiya «Yedinogo okna» v sisteme regulirovaniya vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti gosudarstv — chlenov Tamozhennogo soyuza v usloviyakh stanovleniya Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Prospects for the development of "Single Window" in the system of regulation of foreign economic activity of the States members of the Customs Union in the conditions of the formation of the Eurasian Economic Union]// Innovatsionnaya nauka. — 2015. — № 12-1.
2. Domrachev, A. A. Ob innovatsionnykh initsiativakh gosudarstv — chlenov YEAEs v oblasti postroyeniya global'noy tsifrovoy ekonomiki [On innovative initiatives of the EAEU Member States in the field of building a global digital economy]/ A. A. Domrachev [i dr.] // International Journal of Open Information Technologies. — 2016. — № 9. — T. 4.
3. Sekerbayeva, D. K. Perspektivy razvitiya natsional'nogo mekhanizma «Yedinogo okna» v gosudarstvakh — chlenakh yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza na sovremennom etape [Prospects for the development of the national "Single Window" mechanism in the member states of the Eurasian Economic Union at the present stage]/ D. K. Sekerbayeva, S. V. Mozer // Rostovskiy filial gosudarstvennogo kazennogo obrazovatel'nogo uchrezhdeniya vysshego obrazovaniya «Rossiyskaya tamozhennaya akademiya». — 2017. — № 3(28).
4. Sostoyaniye razvitiya mekhanizmov «Yedinogo okna» v sisteme regulirovaniya vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti gosudarstv-chlenov Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [The state of development of the "Single Window" mechanisms in the system of regulation of foreign economic activities of the Eurasian Economic Union member states]// <http://www.eurasiancommission.org/> — Zaglavkiye s ekrana (data obrashcheniya: 19 fevralya 2019 g.).

КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

УДК 343:343.81: 343.9

© Климкин Валерий Николаевич

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

Особенности причинного комплекса насильственной пенитенциарной преступности в России на современном этапе

Аннотация. В статье рассмотрен причинный комплекс насильственной пенитенциарной преступности в Российской Федерации на современном этапе развития. Выполнена структуризация с выделением трех групп факторов: общие, особенные и специфические. Раскрыты основные актуальные вопросы причинного комплекса насильственной пенитенциарной преступности. Показана роль каждой группы факторов в причинном комплексе насильственной пенитенциарной преступности. Проанализирована взаимосвязь различных групп факторов с выделением в каждой группе наиболее важных.

Ключевые слова: насильственная преступность; пенитенциарная преступность; причины преступности; детерминация преступности; места лишения свободы; преступность среди осужденных.

© Valeriy N. Klimkin

— Candidate of Law, associate professor
of the department of theory of law, history of law
and international law, Law Institute
of the Russian University of Transport

Features of the complex of violent penitentiary crime causes in Russia at present

Abstract. The article discusses the complex of violent penitentiary crime causes in the Russian Federation at the present. Structuring has been carried out with the allocation of such three groups of factors as general, special and specific. The article has established the main urgent issues of the complex of violent penitentiary crime causes. There has been shown a role of each group

of factors in the complex of violent penitentiary crime causes. There has been analyzed interrelation of various groups of factors and identified the most important ones in each group.

Keywords: violent crime; penitentiary crime; causes of crime; crime determination; place of confinement; crime among convicts.

Одной из основных проблем функционирования пенитенциарной системы России на современном этапе является преступность среди осужденных в местах лишения свободы, и в первую очередь, насильственная. Ее предупреждение было и остается одним из наиболее важных направлений деятельности государства по противодействию криминальным проявлениям в масштабах всей страны, обеспечению ее национальной безопасности.

В период системных трансформаций важной составляющей теоретико-методологического обоснования модернизации предупредительной деятельности выступает не просто изучение причинного комплекса насильственной пенитенциарной преступности, а структуризация и анализ групп факторов, детерминирующих совершение осужденными к лишению свободы насильственных преступлений.

Этой проблематике в разное время уделяли внимание многие специалисты, в частности, Ю. М. Антонян, И. Б. Бойко, А. Б. Ваганов, В. А. Верещагин, А. Д. Глоточкин, А. И. Долгова, М. Н. Жарких, Е. С. Качурова, И. И. Лиханова, В. О. Миронов, А. И. Мокрецов, В. Ф. Пирожков, А. П. Слепов, О. В. Старков, А. В. Усс, О. А. Филиппова, Г. Ф. Хохряков, Н. А. Яковлев и др.

Теоретико-прикладная актуальность изучения причинного комплекса насильственной пенитенциарной преступности подчеркивается и обращением к этому вопросу в диссертационных исследованиях. В частности, в различное время предлагалось выделение таких групп факторов пенитенциарной преступности: факторы экономического характера, психологические, организационно-правовые и др. (М. Н. Жарких) [2, с. 73—79]; внешние и внутренние (А. П. Слепов) [4, с. 74—105]; общесоциальные, социально-психологические и личностные (О. В. Филиппова) [5, с. 66—67]; факторы объективного и субъективного характера (В. О. Миронов) [3, с. 19—23] и т.д.

Таким образом, в настоящее время вопрос о классификации факторов насильственной пенитенциарной преступности не нашел своего окончательного разрешения, отдельные группы не исследованы в полном объеме, что негативно сказывается на организации процесса исполнения наказания в виде лишения свободы.

Целью данной статьи является формулирование и аргументация подхода к пониманию современного причинного комплекса насильственной пенитенциарной преступности в России с учетом структуризации факторов, входящих в него.

Насильственная пенитенциарная преступность представляет собой особую разновидность криминальной активности. С одной стороны, в ней находят объективацию те факторы, которые являются общими для преступности в целом. С другой, будучи пенитенциарной и насильственной, эта разновидность преступности детерминирована теми факторами, анализ которых позволяет объяснить закономерности совершения именно насильственных преступлений осужденными к наказанию в виде лишения свободы.

В этом смысле все детерминанты насильственной пенитенциарной преступности могут быть представлены в виде системы общих, особенных и специфических факторов.

Под общими допустимо понимать факторы глобального характера, детерминирующие преступное поведение в целом, в масштабах государства, действие которых обнаруживается вне зависимости от вида преступности. Конечно, данный факт не означает, что в условиях лишения свободы, применительно к особому контингенту — осужденным — эти факторы проявляют себя точно так же, как и в условиях «свободного общежития». В местах лишения свободы любой аспект действительности приобретает особое выражение, любой конфликт — особую остроту. Однако как таковые общие факторы детерминируют любой вид криминальной активности.

Под особенными факторами подразумеваются те факторы, которые обнаруживаются только в отношении насильственной и только в отношении пенитенциарной преступности.

Специфические — это факторы, детерминирующие непосредственно насильственную пенитенциарную преступность, которые в данном случае следует рассматривать не как произвольную совокупность факторов насильственной и пенитенциарной преступности, а как системную целостность причин и условий криминального насилия среди осужденных в местах лишения свободы.

При определении общих факторов насильственной пенитенциарной преступности необходимо учитывать процессы, происходящие в масштабах всего государства в целом, которые, в первую очередь, отражаются на криминогенной обстановке в пенитенциарных учреждениях. Сложная экономическая ситуация привела в настоящее время к ухудшению криминогенной обстановки в стране, общему росту преступности, в частности рецидивной, к изменению структуры преступности в сторону тяжких и особо тяжких преступлений, что сказалось на характеристиках контингента осужденных в местах лишения свободы [13, 14].

Несмотря на тенденцию снижения количества лиц, содержащихся в местах лишения свободы России, возникшую начиная с 2010 г., количество лиц отбывающих наказание в учреждениях уголовно-исполнительной системы, остается высоким. Так в 2010 г. показатель составил 819,3 тыс. че-

ловек, 2011 — 755,7 тыс. человек, 2012 — 701,9 тыс. человек, 2013 — 677,3 тыс. человек, 2014 — 671,9 тыс. человек, 2015 — 646,3 тыс. человек, 2016 — 639,9 тыс. человек, 2017 — 630,1 тыс. человек, 2018 — 602,2 тыс. человек [9]. По состоянию на февраль 2019 г. в местах уголовно-исполнительной системы содержалось 557 684 человек [10].

Особое звучание приобретает проблема трудоустройства осужденных и оплаты их труда. По информации Счетной палаты РФ, в уголовно-исполнительной системе России без работы остается более 60% трудоспособных осужденных. Критический низкий уровень привлечения к труду был отмечен на федеральных государственных унитарных предприятиях ФСИН России — ежегодно не более 2%. Вместе с тем уровень зарплаты осужденных не достигал минимального размера оплаты труда [11].

Необходимо подчеркнуть, что у этой ситуации есть также и эмоционально-психологическая составляющая, которая заключается в том, что осужденные или не могут реализовать свое право на труд, или не получают справедливое и удовлетворительное вознаграждение за него. В любом случае значение занятости как средства позитивного воздействия на осужденных значительно снижается, либо полностью утрачивает свое значение.

По сведениям ФСИ России, на сегодняшний день в условиях сокращения бюджета уголовно-исполнительной системы существует угроза дефицита питания осужденных в колониях. В 2015 г. на питание одного осужденного в местах лишения свободы в день приходилось 86 руб., в 2019 г. — сумма сокращена до 64 руб. [12]

Одной из главных проблем является проблема медицинского обеспечения осужденных. Уровень заболеваемости в учреждениях уголовно-исполнительной системы остается высоким. Не всегда осуществляется своевременная диагностика заболеваний, в частности, ВИЧ-СПИД [8].

Отдельную группу представляют факторы, под которыми понимаются детерминанты только насильственной, либо только пенитенциарной преступности, в причинном комплексе насильственной пенитенциарной преступности.

Говоря о причинах насильственной преступности, большинство авторов называет следующие основные детерминанты: ориентация большей части населения на достижение поставленных жизненно важных целей любыми средствами, как следствие отсутствия в современных условиях жизненных перспектив и возможности добиться справедливости законным путем; интенсивные темпы алкоголизации и наркотизации населения; высокий уровень безработицы, низкий уровень материального достатка основной массы населения; латентность и безнаказанность значительной части преступлений против личности, обусловленные недостатками в работе либо бездейтельностью правоохранительных органов; недостатки и упущения в работе основных образовательных и воспитатель-

ных институтов в государстве, комплектация данных институтов непрофессиональными кадрами; снижение уровня интеллекта населения, упадок нравственности, утрата духовных и моральных ценностей и т.д.

Применительно к особенностям пенитенциарной преступности отметим позицию А. Б. Ваганова: процесс детерминации преступности в пенитенциарных учреждениях выражается в образовании пенального конфликта (противоречия) как причины преступного поведения в исправительных учреждениях. Природу данного явления можно объяснить противоестественностью изоляции как формы существования человека. Пенальный конфликт возникает между осужденным и государством [1, с. 21].

Как представляется, во многом пенальные конфликты обусловлены проблемами в деятельности ФСИН России, обеспечения и соответствия условий отбывания наказаний в виде лишения свободы международным стандартам.

Некоторые колонии, особенно в отдаленных от центра местах, живут не столько по нормам российского законодательства, сколько по правилам и обычаям криминальной субкультуры, в значительной степени ориентированной на тотальное насилие. Персонал пенитенциарных учреждений, недостаточно подготовленный в психолого-педагогическом отношении, часто проявляет откровенную профессиональную беспомощность в профилактической деятельности с преступными авторитетами. Не может быть и речи о применении действенных мер по предупреждению пенитенциарной преступности в тех случаях, когда персонал подкуплен осужденными. А такие случаи, как показывает практика, в последнее время фиксируются все чаще [7]. Следует отметить и нехватку персонала исправительных учреждений, недостаточный уровень его материального обеспечения [6].

Переходя к специфическим факторам, следует подчеркнуть, что непосредственно они детерминируют криминальное насилие осужденных в местах лишения свободы, при этом их изучение необходимо в тесной взаимосвязи с общими и особенными факторами.

Такой специфический фактор, как проблемы организации деятельности администрации учреждений по исполнению наказаний в виде лишения свободы, в насильственной пенитенциарной преступности объективируется в следующих аспектах:

1) неспособность и невозможность администрации с помощью официальных мер добиться порядка и дисциплины в учреждениях провоцирует ее отдельных представителей идти по пути, когда с помощью неформальных лидеров и их окружения в местах лишения свободы происходят физические расправы одних осужденных над непокорными или над теми, чье поведение, по мнению представителей администрации, не отвечает их требованиям; при этом данные факты остаются не только безнаказанными и не расследованными, но создают в местах лишения свободы атмосферу полной незащищенности со стороны официальных органов, что за-

ставляет осужденных находиться в состоянии постоянной готовности применения физической силы как единственного способа собственной защиты;

2) до сегодняшнего дня в местах лишения свободы со стороны представителей администрации имеет место поведение, нарушающее права осужденных, которое может проявляться не только в словесных оскорблениях, унижениях достоинства осужденных, но и в нанесении побоев разной тяжести, причем такие действия могут остаться безнаказанными для должностных лиц; данные факты как правило вызывают ответную реакцию у осужденных, которая проявляется в виде агрессии не только в отношении должностных лиц, но и в качестве психологической компенсации в отношении других осужденных;

3) нежелание администрации вмешиваться в конфликты, возникающие среди осужденных в местах лишения свободы; а в случаях вмешательства в конфликтные ситуации их несправедливое разрешение, причем наиболее показательно, когда предпочтение отдается тому, кто явно сильнее, например криминальному авторитету, что создает в учреждении атмосферу произвола;

4) слабый контроль за поведением осужденных, в том числе оперативный; намеренное сокрытие фактов насилия от учета, нежелание администрации реагировать на них, формирует в местах лишения свободы цепную реакцию агрессии и жестокости среди осужденных и т.д.

Принудительное однополюсное объединение на ограниченном пространстве большого количества особых представителей общества, навязывание нежелательных отношений — постоянная почва для возникновения конфликтных ситуаций. Специфический психологический климат (чувство незащищенности, враждебное окружение, проявление стадных инстинктов, постоянное ожидание оскорблений, насмешек, нападения, насилия), подкрепленный криминальной субкультурой, формирует особые морально-психологические установки. В этом смысле, пытаясь объяснить существование насильственной преступности осужденных в пенитенциарных учреждениях, наряду с традиционными критическими упреками в адрес тех, от кого зависит организация исполнения наказания (несовершенство условий содержания, низкая квалификация администрации, патология власти персонала и т.д.), или абсолютизация «плохой» природы тех, кто выступает в роли объекта карательного действия (отрицательные психические свойства осужденных), многие авторы включают в число главных детерминант неформальную систему взаимодействия осужденных, образ жизнедеятельности лиц, объединившихся в криминальные группы и придерживающихся определенных законов и традиций — криминальную субкультуру.

Следует отметить, что наличие в местах лишения свободы криминальной субкультуры с ее традициями и законами обуславливают высокий

уровень латентности насильственной пенитенциарной преступности, а также особую сложность в раскрытии преступлений среди осужденных.

Таким образом, в местах лишения свободы происходит самоорганизация преступной среды посредством криминальной субкультуры, что является одним из наиболее важных специфических факторов насильственной пенитенциарной преступности.

Подводя итог, следует отметить, что причинный комплекс насильственной пенитенциарной преступности — это сложная многоуровневая взаимосвязанная совокупность факторов, детерминирующих существование насильственной преступности среди осужденных в учреждениях, исполняющих наказания в виде лишения свободы. Данная совокупность представлена тремя группами факторов: общие, особенные и специфические.

При этом следует отметить, что среди общих факторов насильственной пенитенциарной преступности ведущее место отведено трудовой занятости осужденных, отбывающих наказание в виде лишения свободы, и проблеме приобретения ими трудовых навыков, конкурентоспособности с трудовыми навыками правопослушных граждан.

Среди особенных основное внимание должно быть уделено детерминантам насилия в масштабах государства, а также основным проблемам в деятельности ФСИН России.

Среди специфических факторов особую роль занимают проблемы организации деятельности учреждений, исполняющих наказание в виде лишения свободы, и как одно из их следствий особая негативная психологическая обстановка в пенитенциарных учреждениях; наличие в местах лишения свободы криминальной субкультуры — особой формы организации жизнедеятельности осужденных негативной направленности.

Дальнейшие исследования причинного комплекса насильственной пенитенциарной преступности будут способствовать выработке действенных мер предупреждения насильственной пенитенциарной преступности, улучшению криминальной ситуации в местах лишения свободы.

Литература

1. Ваганов, А. Б. Криминологическая характеристика пенитенциарной преступности и ее профилактика : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Челябинск, 2012.
2. Жарких, М. Н. Преступность среди осужденных в исправительных учреждениях и меры ее предупреждения : дис. ... канд. юрид. наук. — Казань, 2008.
3. Миронов, В. О. Преступления, совершаемые в исправительных учреждениях, и их предупреждение : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Ростов н/Д, 2012.
4. Слепов, А. П. Предупреждение насильственных преступлений, совершаемых осужденными в исправительных колониях : дис. ... канд. юрид. наук. — Казань, 2008.
5. Филипова, О. В. Преступность в местах лишения свободы и ее предупреждение (по материалам Республики Бурятия) : дис. ... канд. юрид. наук. — Томск,

2009.

6. Глава СПЧ заявил о низких зарплатах сотрудников исправительных учреждений // URL: <https://ria.ru/20180919/1528893756.html> (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

7. За платные услуги осужденным осудили сотрудницу вологодской колонии // URL: <https://www.spb.kp.ru/online/news/3213534/> (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

8. Заключение нуждаются в оказании качественной медицинской помощи // URL: <https://www.oprf.ru/press/news/2018/newsitem/46739>.

9. Количество осужденных в местах лишения свободы России (мужчин и женщин) // URL: <http://infotables.ru/statistika/31-rossijskaya-federatsiya/943-kolichestvo-zaklyuchennykh-v-rossii> (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

10. Краткая характеристика уголовно-исполнительной системы // URL: <http://fsin.su/structure/inspector/iao/statistika/Kratkaya%20har-ka%20UIS/> (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

11. Счетная палата: безработица среди осужденных достигла 60% // URL: <https://newdaynews.ru/moskow/626184.html> (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

12. ФСИН предупредила о возможных проблемах с финансированием питания осужденных // URL: <https://www.interfax.ru/russia/539211> (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

13. Характеристика лиц, содержащихся в исправительных колониях для взрослых // URL: <http://fsin.su/structure/inspector/iao/statistika/Xar-ka%20lic%20sodergahixsya%20v%20IK/> (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

14. Характеристика лиц, содержащихся в следственных изоляторах и тюрьмах // URL: <http://fsin.su/structure/inspector/iao/statistika/Xar-ka%20v%20CIZOiT/> (дата обращения: 23 февраля 2019 г.).

References

1. Vaganov, A. B. *Kriminologicheskaya kharakteristika penitentsiarnoy prestupnosti i yeye profilaktika* [Criminological characteristics of penitentiary crime and its prevention]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. — Chelyabinsk, 2012.

2. Zharkikh, M. N. *Prestupnost' sredi osuzhdennykh v ispravitel'nykh uchrezhdeniyakh i mery yeye preduprezhdeniya* [Crime among convicts in correctional institutions and measures for its prevention]: dis. ... kand. yurid. nauk. — Kazan', 2008.

3. Mironov, V. O. *Prestupleniya, sovershayemyye v ispravitel'nykh uchrezhdeniyakh, i ikh preduprezhdeniye* [Crimes committed in correctional institutions, and their warning]: avtoref. dis. kand. yurid. nauk. — Rostov n/D, 2012.

4. Slepov, A. P. *Preduprezhdeniye nasil'stvennykh prestupleniy, sovershayemykh osuzhdennymi v ispravitel'nykh koloniyakh* [Prevention of violent crimes committed by convicts in correctional colonies]: dis. ... kand. yurid. nauk. — Kazan', 2008.

5. Fillipova, O. V. *Prestupnost' v mestakh lisheniya svobody i yeye preduprezhdeniye (po materialam Respubliki Buryatiya)* [Crime in prisons and its prevention (based on the materials of the Republic of Buryatia)]: dis. ... kand. yurid. nauk. — Tomsk, 2009.

6. Glava SPCH zayavil o nizkikh zarplatakh sotrudnikov ispravitel'nykh uchrezhdeniy [The head of the HRC announced low salaries for correctional officers]// URL: <https://ria.ru/20180919/1528893756.html> (data obrashcheniya: 23 fevralya 2019 g.).

7. Za platnyye uslugi osuzhdennym osudili sotrudnitsu vologodskoy kolonii [For paid services, convicts convicted an employee of the Vologda colony]// URL:

<https://www.spb.kp.ru/online/news/3213534/> (data obrashcheniya: 23 fevralya 2019 g.).

8. Zaklyuchennyye nuzhdayutsya v okazanii kachestvennoy meditsinskoй pomoshchi [Prisoners need quality medical care]// URL: <https://www.oprf.ru/press/news/2018/newsitem/46739>.

9. Kolichestvo osuzhdennykh v mestakh lisheniya svobody Rossii (muzhchin i zhenshin) [The number of convicts in prisons in Russia (men and women)]// URL: <http://infotables.ru/statistika/31-rossijskaya-federatsiya/943-kolichestvo-zaklyuchennykh-v-rossii> (data obrashcheniya: 23 fevralya 2019 g.).

10. Kratkaya kharakteristika ugolovno-ispolnitel'noy sistemy [Brief description of the penitentiary system]// URL: <http://fsin.su/structure/inspector/iao/statistika/Kratkaya%20har-ka%20UIS/> (data obrashcheniya: 23 fevralya 2019 g.).

11. Schetnaya palata: bezrobotitsa sredi osuzhdennykh dostigla 60% [The Accounting Chamber: unemployment among convicts reached 60%] // URL: <https://newdaynews.ru/moskow/626184.html> (data obrashcheniya: 23 fevralya 2019 g.).

12. FSIN predupredila o vozmozhnykh problemakh s finansirovaniyem pitaniya osuzhdennykh [The Federal Penitentiary Service warned about possible problems with the financing of food for convicts]// URL: <https://www.interfax.ru/russia/539211> (data obrashcheniya: 23 fevralya 2019 g.).

13. Kharakteristika lits, sodержashchikhsya v ispravitel'nykh koloniyakh dlya vzroslykh [Characteristics of persons held in correctional colonies for adults]// URL: <http://fsin.su/structure/inspector/iao/statistika/Xarka%20lic%20sodergahixsya%20v%20IK/> (data obrashcheniya: 23 fevralya 2019 g.).

14. Kharakteristika lits, sodержashchikhsya v sledstvennykh izolyatorakh i tyur'makh [Characteristics of persons held in detention centers and prisons]// URL: <http://fsin.su/structure/inspector/iao/statistika/Xar-ka%20v%20CIZOiT/> (data obrashcheniya: 23 fevralya 2019 g.).

ГРАЖДАНСКОЕ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ПРАВО

УДК 346

© Смирнова Вера Владимировна

— кандидат юридических наук, доцент, доцент
кафедры «Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта
veryvera@list.ru

© Корнукова Мария Сергеевна

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта
maryxxxx@icloud.com

Проблемы защиты прав предпринимателей в Российской Федерации

Аннотация. В статье рассматривается правовое регулирование защиты прав предпринимателей в Российской Федерации. Обозначены проблемы, существующие в законодательстве на современном этапе в сфере защиты законных прав и интересов предпринимателей, предлагаются пути их решения.

Ключевые слова: предприниматель; предпринимательская деятельность; защита прав; охрана прав; свобода предпринимательства.

© Vera V. Smirnova

— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department of theory of law, history
of law and international law, Law Institute
of the Russian University of Transport

© Mariya S. Kornukova

— Master's Degree student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Problems of entrepreneur rights' protection in the Russian Federation

Abstract. The article considers the legal regulation of entrepreneur rights' protection in the Russian Federation. The authors have identified the problems in the present legislation in the field of entrepreneur rights and interests' protection and suggested the ways to solve them.

Keywords: entrepreneur; entrepreneurship; rights' protection; free entrepreneurship.

В современном мире вопросам обеспечения свободы предпринимательства, а также необходимости защиты прав предпринимателей уделяют огромное внимание государства всего мира.

Одно из важнейших событий в области защиты прав субъектов предпринимательской деятельности (предпринимателей) произошло в момент вступления в силу Закона РСФСР «О предприятиях и предпринимательской деятельности», когда предприниматель был впервые обозначен в законодательстве в качестве полноценного субъекта правоотношений. На смену данного закона пришел более объемный и комплексный кодифицированный акт — Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ), в котором, в том числе, было установлено равенство всех участников гражданских правоотношений, беспрепятственное осуществление гражданских прав, обеспечение восстановления нарушенных прав. Следовательно, даже незначительное нарушение установленных ст. 1 ГК РФ положений становится препятствием на пути к реализации законных прав и интересов граждан и юридических лиц.

Кроме того, законодатель закрепил важнейшую норму, что одним из предметов правового регулирования гражданского законодательства являются отношения между лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность.

В ст. 34 Конституции РФ провозглашено, что «каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности».

Президент РФ в своем ежегодном Послании Федеральному Собранию РФ 3 марта 2018 г. высказал мнение об обязательном существовании свободной предпринимательской деятельности, улучшении делового климата, обеспечении высочайшего уровня всех предпринимательских свобод и конкуренции. Он отметил, «важно поддерживать начинающих предпринимателей... Мы будем делать все, чтобы у наших предпринимателей появлялись новые возможности для расширения производств, для открытия компаний, для создания современных рабочих мест. Но в то же время рассчитываю, что российский бизнес будет наращивать свой вклад в прорывное развитие страны, а уважение к предпринимательскому труду в обществе будет расти». Это говорит о том, что вопросам предпринимательства на сегодняшний день наше государство уделяет особое внимание.

В настоящее время наиболее остро стоит вопрос правового регулирования защиты прав предпринимателей в Российской Федерации.

В ходе изучения современной литературы и законодательной базы в области предпринимательства выявлена проблема отождествления понятий «охрана» и «защита» прав предпринимателей, несмотря на их разное смысловое значение.

По мнению В. Т. Батычко, понятие «охрана права» является более широким, под ней следует понимать «совокупность гарантий государства, связанных с нормативным запрещением либо иным ограничением определенных действий против охраняемого объекта и направленных на предупреждение и профилактику правонарушений»¹.

В свою очередь, под «защитой права» понимают механизмы, направленные на восстановление нарушенных или оспариваемых прав, а также законных интересов лиц, которые осуществляют ту или иную деятельность, посредством воздействия на нарушителя материально-правовыми или процессуальными мерами принудительного характера, установленными законом. Таким образом, термин «защита права» имеет смысл употреблять в нормотворческой и правоприменительной практике тогда, когда имеет место нарушение прав и существует необходимость их восстановления. В связи с этим видится необходимость в четком разграничении данных понятий.

Так, при рассмотрении Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», можно обнаружить, что название Закона не вполне соответствует его содержанию.

Судя по названию, в данном Законе должны содержаться нормы, регулирующие порядок действий предпринимателей при нарушении их законных прав и интересов со стороны государственных органов при проведении проверок и порядок восстановления нарушенных прав. Однако Закон регулирует организацию и проведение проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей органами государственного контроля (надзора). Кроме того, в нем перечислены права и обязанности субъектов предпринимательства и органов государственного контроля при проведении проверок. Но о мерах по защите прав предпринимателей Закон упоминает лишь в нескольких статьях, что явно является недостаточным. Это обстоятельство позволяет говорить, что предметом регулирования является не «защита», а «охрана» прав предпринимателей с помощью мер, направленных на недопущение нарушения таких прав.

Одной из проблем защиты прав предпринимателей является вмешательство публичной власти в дела хозяйствующих субъектов, а именно

¹ Батычко В. Т. Предпринимательское право : конспект лекций. Таганрог : Изд-во ТТИ ЮФУ, 2011 // <http://www.aup.ru/books/m236/> (дата обращения: 10 февраля 2019 г.).

проблема применения методов государственно-правового принуждения.

Конституция РФ в ч. 3 ст. 35 провозглашает принцип неприкосновенности права собственности, согласно которому ни один человек не может быть лишен своего имущества иначе как по решению суда. При этом неприкосновенность рассматривается как гарантия соблюдения имущественных и личных неимущественных прав. Гражданское законодательство раскрывает содержание права собственности как предоставленную законодательством возможность совершать с принадлежащим имуществом всевозможные действия, которые не противоречат закону (ч. 2 ст. 209 ГК РФ). Однако для предпринимателей реализация права собственности является исключением из установленного правила. Принцип неприкосновенности собственности, который установлен для всех, на практике не имеет свою силу и не распространяется на предпринимателей. Ссылка предпринимателей на ст. 35 Конституции РФ принимается судами в качестве необоснованного довода. Так, довольно распространена практика обжалования действий органов местного самоуправления об утверждении системы демонтажа определенных нестационарных объектов, которые установлены на территории муниципальных образований без соответствующего разрешения, как не соответствующих положениям ст. 35 Конституции РФ. При этом, отказывая в удовлетворении заявленных требований, арбитражные суды указывают на то, что наложение обязанности по демонтажу установленных без разрешения нестационарных объектов на предпринимателей осуществляется, не учитывая порядок изъятия имущества из собственности законного владельца.

Таким образом, практика применения ст. 35 Конституции РФ значима для охраны прав и законных интересов предпринимателей. Следует заметить, что ограничение свободы предпринимательской деятельности должно быть согласовано с принципом справедливости. Но комментарий Конституционного Суда РФ относительно применения ст. 35 Конституции РФ и определения пределов, в которых такие ограничения будут необходимы и справедливы, пока отсутствует.

Проблемы неравенства предпринимателей в России и сильного влияния на их деятельность со стороны публичной власти не должны оставаться без должного внимания и урегулирования. Требуется провести комплексную разработку норм правового регулирования, которые создали бы гармоничный баланс интересов публичных и частных. Необходимы пересмотр существующего законодательства в области предпринимательской деятельности, устранение всякого рода коллизий в области защиты прав предпринимателей и разработка дополнительных механизмов защиты субъектов предпринимательской деятельности.

ГРАЖДАНСКОЕ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ПРАВО

УДК 347.463

© Смирнова Вера Владимировна

— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта
veryvera@list.ru

© Турыгина Анастасия Владимировна

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта
n.turygina@yandex.ru

Проблемы правового регулирования ответственности сторон по договору перевозки груза железнодорожным транспортом

Аннотация. В данной статье рассмотрено законодательство РФ, регулирующее ответственность сторон по договору перевозки груза железнодорожным транспортом. Важную роль в обеспечении исполнения сторонами обязательств по доставке груза железнодорожным транспортом приобретает вопрос гражданско-правовой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке. Так как на практике нередко имеет место нарушение — несохранность груза, то вопрос, касающийся обеспечения интересов всех участников процесса железнодорожной перевозки является ключевым. Авторами указан ряд проблем, касающихся ответственности сторон по данному договору, существующих в законодательстве РФ, и предложены пути их решения.

Ключевые слова: договор; перевозка; груз; железнодорожный транспорт; перевозчик; грузоотправитель; грузополучатель; ответственность.

© Vera V. Smirnova

— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department of theory of law, history of law
and international law, Law Institute
of the Russian University of Transport

© A. Turygina

— Master's Degree student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Problems of legal regulation of the contract parties' responsibility in freight transportation by railway

Abstract. This article has considered Russia's legislation governing the contract parties' responsibility in freight transportation by railway. The issue of civil liability for non-compliance or improper fulfillment of transportation obligations plays an important role to ensure the parties' fulfillment to deliver freight by railway. The task to ensure the interests of all participants of railway transportation is of great importance, since there are a lot of cases of their violations. The authors have identified a number of problems relating to the contract parties' responsibility, existing in the legislation of the Russian Federation, and suggested ways to solve them.

Keywords: contract; transportation; cargo (freight); railway transport; carrier; consigner; consignee; responsibility.

Транспортные перевозки, учитывая их многообразие в зависимости от вида транспорта, имеют различное правовое регулирование. Железнодорожный транспорт принято считать составной частью единой транспортной системы нашей страны. Эта сфера считается одной из наиболее динамично развивающихся. Если рассматривать железнодорожные грузоперевозки, увидим, что данная сфера находится в состоянии структурного реформирования и развития, целью которых является усовершенствование инфраструктуры, повышение количества железнодорожных путей, увеличение пассажиропотока, улучшение транспортного обслуживания. Если обратиться к статистике по грузовым перевозкам за предыдущие годы, то погрузка (млн т) за 2017 г. составила — 1261, за 2018 г. — 1289. Темп прироста +2,2%¹. Показатели статистики указывают на то, что в данной сфере есть положительная динамика. Разрешение отмеченных целей и задач связано с большой конкуренцией в области сферы услуг.

С целью определения правовых взаимоотношений по перевозке грузов железнодорожным транспортом между сторонами заключается договор железнодорожной перевозки груза, устанавливающий права и обязанности сторон. В случаях несоблюдения или ненадлежащего исполнения обязанностей у всех трех сторон — перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя — возникает ответственность виновной стороны. В установлении данной ответственности в железнодорожной сфере есть своя специфика, которая может помочь отличить данный договор от других гражданско-правовых сделок.

¹ http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5232&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=4094

Ответственность по договору грузоперевозки железнодорожным транспортом определена Гражданским кодексом Российской Федерации (далее — ГК РФ), а более детально в Уставе железнодорожного транспорта (далее — УЖТ РФ).

Статья 796 ГК РФ определяет случаи, в которых ущерб возмещается перевозчиком груза, ст. 96 УЖТ РФ устанавливает размеры такого возмещения. Однако если обратиться к ст. 793 ГК РФ, согласно которой «соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении, установленной законом ответственности перевозчика, недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами», и к ст. 114 УЖТ РФ, в соответствии с которой любые соглашения перевозчика с другими сторонами данного договора или с пассажирами, которые имеют цель ограничить ответственность, возложенную не только на перевозчика, но и на грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) или пассажиров, считается недействительной, можно заметить их различия.

В делах по железнодорожным перевозкам суды придерживаются и исходят из презумпции вины перевозчика, которая закреплена в ГК РФ и УЖТ РФ. То есть предполагается, что перевозчик изначально уже виновен за любую порчу груза в пути. Бремя доказывания своей невиновности лежит на плечах перевозчика. Ему необходимо доказать, что он предпринял все необходимые меры для сохранения груза. Арбитражные суды как раз и ссылаются на п. 37 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”», в котором говорится, что перевозчик должен доказать, что все, что произошло с грузом в пути следования, произошло вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить, устранение которых от него не зависело, и он не смог своевременно принять все необходимые меры для сохранения целостности груза. Но перечень таких обстоятельств, к сожалению, отсутствует. И отсюда возникает масса недоразумений.

Что касается ответственности грузоотправителя, то данная категория тоже порождает много вопросов. Основной повод для дискуссий дает наличие двойной ответственности, которой подвергается грузоотправитель. Такой вывод можно сделать из толкования норм УЖТ РФ. Грузоотправитель и перевозчик несут ответственность за невыполнение принятой заявки в виде штрафа. В ст. 94 УЖТ прописано, что «грузоотправитель также уплачивает перевозчику сбор за непредъявление грузов для перевозки на указанную в заявке железнодорожную станцию назначения...». А. М. Соколов¹ указывает, что сбор уплачивается не в доход государства, а в пользу перевозчика, при этом взыскание и сбора и штрафа представляет собой, по сути, возложение двух видов ответственности за одно и то же нарушение. В таком случае нарушается принцип недопустимости повтор-

¹ Соколов А. М. Особенности договора железнодорожной перевозки // Опыты цивилистического исследования : сб. статей / отв. ред. А. М. Ширвиндт, Н. Б. Щербаков. М. : Статут, 2016. С. 378.

ного привлечения к ответственности за одно и то же правонарушение. Поэтому считаем необходимой отмену одного из видов ответственности грузоотправителя, такой как выплата сбора в пользу грузоперевозчика.

Далее рассмотрим особенности ответственности грузополучателя.

По прибытии груза на железнодорожную станцию, станцию назначения ответственность за возмещение ущерба возникает лишь в том случае, если грузополучатель согласился принять груз. Эта особенность регламентирована ст. 36 УЖТ РФ как возможность отказа от принятия грузов, если качество груза изменилось вследствие повреждений, порчи или по иным причинам.

На наш взгляд, ст. 106 УЖТ РФ следует изложить в следующей редакции: «После прибытия груза на железнодорожную станцию назначения и уведомления перевозчиком грузополучателя (получателя) о прибытии груза в его адрес ответственность за расчеты за перевозку возлагается на грузополучателя (получателя) в случае его письменного согласия на получение данного груза». То есть акцентировать внимание именно на согласии грузополучателя.

Подводя итог, можно сказать, что нормативные правовые акты РФ в сфере перевозки грузов железнодорожным транспортом устанавливают ответственность сторон по договору перевозки грузов, а также и ее особенности, подробно регламентируя основания наступления данной ответственности. Однако ряд выявленных проблем требует пересмотра действующего законодательства с целью их ликвидации и недопустимости двойного толкования норм права.

ТРУДОВОЕ ПРАВО

УДК 349.2

© Тимонина Ирина Владимировна

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

Особенности правового регулирования и направления развития сферы занятости населения в Российской Федерации

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся государственной политики в сфере труда и занятости, особенности правового регулирования занятости и трудоустройства в Российской Федерации. Автор исследует проблемы, имеющиеся на рынке труда и касающиеся реализации государственной политики в области занятости; проблемы безработицы в Российской Федерации. В статье раскрывается роль государства и негосударственного сектора на рынке труда в планомерном снижении уровня безработицы, необходимость реализации эффективной политики занятости населения. Автор отмечает наиболее важные направления деятельности органов службы занятости: трудоустройство лиц из числа молодежи, в том числе молодых специалистов, закончивших высшие и средние учебные заведения, женщин, имеющих малолетних детей, и лиц предпенсионного возраста.

Ключевые слова: социальная политика; занятость населения; безработица; социальная защита; трудоустройство; государственная политика в сфере занятости; органы службы занятости; государственное регулирование рынка труда.

© Irina V. Timonina

— Candidate of Law, associate professor
of the department of theory of law, history
of law and international law, Law Institute
of the Russian University of Transport

Features of legal regulation and improvement of employment in the Russian Federation

Abstract. The article deals with issues related to the government policy in the sphere of labor and employment, features of legal regulation of employ-

ment and labour market in the Russian Federation. The author studies the problems existing in the labor market which concern the implementation of state employment policy; unemployment problems in the Russian Federation. The article reveals the role of the state and non-state sector in the labor market in the systematic reduction of unemployment, the need to implement an effective employment policy. The author determines such most important activities of the employment service agencies as employment of young people, including young professionals who have finished higher and secondary educational institutions, women with young children, and people of pre-retirement age.

Keywords: social policy; employment; unemployment; social protection; labour market; government employment policy; employment service agencies; government regulation of the labor market.

Теоретические и практические проблемы становления рынка труда, реализация государственной политики в области занятости; проблемы занятости и безработицы в Российской Федерации; вопросы регулирования рынка труда в современных условиях имеют важное социальное и политическое значение.

Основным нормативным правовым актом в сфере занятости служит Закон РФ от 19 апреля 1991 г. № 1032-1 «О занятости населения в Российской Федерации», который определяет правовые, экономические и организационные основы государственной политики содействия занятости населения, в том числе гарантии государства по реализации конституционных прав граждан на труд и социальную защиту от безработицы.

В настоящее время проблемы, касающиеся непосредственно рынка рабочей силы, занятости и безработицы, становятся все более значимыми, так как реформы, проводимые в экономике, повлекли соответствующие изменения нормативно-правовой базы в данной сфере.

Вместе с тем возникла необходимость наиболее гибкого подхода к выстраиванию отношений, возникающих между субъектами трудового договора, дальнейшего совершенствования способов социальной защиты граждан, потерявших работу.

Государственное регулирование в рыночном хозяйстве является целенаправленным воздействием государства на микро- и макроэкономические процессы развития экономики в целях поддержания ее стабильности или изменения в нужном обществе направлении [1].

В последние годы характер и содержание безработицы и занятости трудоспособного населения серьезно изменился в результате прошедшего кризиса в российской экономике.

Реформирование экономики в государстве определили и направления государственной политики в сфере занятости, ее новый подход к данной проблеме, в связи с чем роль государства как крупнейшего работодателя

на рынке труда, существенно сократилась, а частный сектор экономики не может обеспечить занятость граждан в полном объеме. И все же значимая роль в обеспечении занятости граждан России отведена государству. Поэтому государственную политику занятости в Российской Федерации можно определить как часть социально-экономической политики развития страны, нацеленную на решение существующих проблем занятости в интересах наиболее эффективного использования трудового потенциала.

Основной задачей социальной политики, проводимой в России, остается поддержание определенного уровня жизни населения и усиление мер по социальной защите граждан, оставшихся без работы.

При рассмотрении проблем занятости и безработицы следует отметить регулирующую роль государства в лице его органов. Органы службы занятости имеют большие возможности в регулировании рынка труда. В дальнейшем предполагается их совершенствование как важной структурной организации. Деятельность органов службы занятости направлена на планомерное снижение уровня безработицы и реализацию эффективной политики занятости населения.

Роструд и его органы анализируют спрос и предложение на рабочую силу на рынке труда; проводят учет свободных рабочих мест и граждан, обращающихся по вопросам трудоустройства; оказывают помощь гражданам в выборе подходящей работы, а работодателям — в подборе необходимых работников; оказывают услуги по профессиональной ориентации и трудоустройству.

Функция социальной защиты безработных еще в большей степени определила место службы занятости как регулятора рабочей силы и обеспечения процессов перехода из состояния безработицы в состояние занятости.

Вопросы занятости населения в настоящее время регулируются не только на федеральном, но и на региональном уровне [4].

Практика показывает, что немало судебных решений вынесено в пользу работников, уволенных по инициативе работодателя в связи с тем, что работодателями были допущены нарушения процедуры увольнения. И эти граждане пополнили ряды безработных [5]. Поэтому политика государства направлена на использование всего трудоспособного населения с помощью создания новых рабочих мест, соблюдение трудового законодательства при расторжении трудового договора и иные методы борьбы с безработицей.

В настоящее время центры занятости являются многопрофильными учреждениями с разными направлениями деятельности. Одним из важнейших направлений деятельности является оказание информационных услуг как населению, так и работодателям. Основной целью функционирования центров занятости является обеспечение максимального трудоустройства незанятого трудоспособного населения и их социальная защи-

та [2].

Наиболее актуальными проблемами в сфере занятости являются: сокращение численности населения страны (демографические «ямы»); низкий уровень оплаты труда у большинства населения; недостаточно высокая интенсивность создания новых рабочих мест; невысокий процент занятости в частном секторе экономики; нарушение работодателями трудового законодательства; существование определенного процента латентной безработицы; недостаточная подготовка и нехватка кадров на рабочие профессии; недостаточная социальная защищенность лиц предпенсионного возраста и лиц из числа молодых специалистов.

В настоящее время государственная политика на рынке труда направлена на создание новых рабочих мест, на обучение и переобучения безработных граждан.

Э. В. Соболев отмечает, что в результате отказа от баланса трудовых ресурсов при отсутствии нового механизма мониторинга и прогнозирования рынка труда система формирования рабочей силы оказалась полностью оторвана от потребностей экономики и перспектив ее развития. Более того, изменения в сфере образования, коммерциализация услуг, отказ от системы государственных заказов на подготовку рабочей силы обусловили рост числа лиц, получающих высшее образование, снижение привлекательности рабочих специальностей, следствием чего явилось искажение в сбалансированности спроса и предложения на рынке труда. Также следует отметить недостаточную действенность периодически разрабатываемых концепций действий на рынке труда и тот факт, что значительная часть мер, содержащихся в этих документах, носила декларативный характер [3].

Необходимо указать и на небольшую эффективность проводимых мероприятий в сфере занятости, реализуемых в регионах. Местные органы власти и органы занятости стараются получить поддержку из центра и мало выделяют средств на проведение политики занятости. Наиболее эффективными оказались мероприятия, направленные на содействие развитию малого бизнеса и samozанятости безработных граждан, особенно в сельской местности либо небольших городах.

Решая имеющиеся проблемы, необходимо стимулировать процесс создания новых рабочих мест с привлечением малого бизнеса к реализации проводимых мероприятий, стимулируя путем предоставления им грантов, льготных кредитов и т.п.

Государственная политика, проводимая в сфере занятости и трудоустройства населения предусматривает реализацию мероприятий, касающихся трудоустройства безработных из числа наименее социально-защищенных слоев населения. К проводимым мероприятиям в области занятости в отношении инвалидов относят квотирование (бронирование) для них определенного количества рабочих мест.

Важной задачей органов службы занятости является трудоустройство лиц из числа молодежи, в том числе молодых специалистов, закончивших высшие и средние профессиональные учебные заведения; женщин, имеющих малолетних детей, и лиц предпенсионного возраста.

Важными направлениями политики государства являются: сбалансированность спроса и предложения рабочих мест на рынке труда в зависимости от имеющейся рабочей силы; создание единого централизованного реестра получателей услуг в сфере занятости населения; систематическое наблюдение за кадровым рынком труда; совершенствование системы занятости населения.

Важными и эффективными мерами государственной политики могут и должны стать мероприятия, направленные на создание благоприятных условий для развития негосударственного сектора, что даст дополнительные рабочие места в сфере труда и занятости; создание механизмов стимулирования работодателей к приему на работу лиц с ограниченными возможностями, женщин и лиц из числа молодежи; оказание социальной поддержки наиболее социально-уязвимых слоев населения.

Необходимо и дальше исследовать процессы, происходящие в области занятости трудоспособного населения, выявлять тенденции управления этими процессами.

Создание социально-экономических и правовых условий позволит обеспечить автономный процесс формирования занятости трудоспособного населения страны в сочетании интересов государства, граждан и работодателей.

Проблема безработицы может быть решена только с помощью различных механизмов: стимулирования экономического роста, сокращения рабочей недели, создания эффективной системы переподготовки кадров; дальнейшего совершенствования законодательства в области занятости населения, исследования имеющихся проблем в данной сфере.

Литература

1. Авдеев, Л. А. Проблемы формирования рынка труда в России // Сборник научных трудов. — Вып. № 7: Экономические науки. — Сургут : Издательство СурГУ, 2009.
2. Попов, А. Д. Государственная служба занятости как помощник в трудоустройстве // Вопросы статистики. — 2013. — № 2.
3. Соболев, Э. В. Критерии эффективности политики в сфере труда // Человек и труд. — 2013. — № 1.
4. Низова, Л. Политика занятости: Правовое регулирование занятости населения в условиях разграничения полномочий // Служба занятости. — 2008. — № 1.
5. Тимонина, И. В. Правовое регулирование расторжения трудового договора по инициативе работодателя на транспортных предприятиях // Сборник материалов Всероссийской научной конференции «Транспорт России 21 века». — М., 2018.

References

1. Avdeyev, L. A. Problemy formirovaniya rynka truda v Rossii [Problems of formation of the labor market in Russia] // Sbornik nauchnykh trudov. — Vyp. № 7: Ekonomicheskiye nauki. — Surgut: Izdatel'stvo SurGU, 2009.
2. Popov, A. D. Gosudarstvennaya sluzhba zanyatosti kak pomoshchnik v troudoustroystve [State Employment Service as an Assistant in Employment]// Voprosy statistiki. — 2013. — № 2.
3. Sobolev, E. V. Kriterii effektivnosti politiki v sfere truda [Criteria for the effectiveness of labor policy]// Chelovek i trud. — 2013. — № 1.
4. Nizova, L. Politika zanyatosti: Pravovoye regulirovaniye zanyatosti naseleniya v usloviyakh razgranicheniya polnomochiy [Employment policy: Legal regulation of employment in the context of the separation of powers]// Sluzhba zanyatosti. — 2008. — № 1.
5. Timonina, I. V. Pravovoye regulirovaniye rastorzheniya trudovogo dogovora po initsiative rabotodatelya na transportnykh predpriyatiyakh [Legal regulation of termination of an employment contract at the initiative of the employer at transport enterprises]// Sbornik materialov Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii «Transport Rossii 21 veka». — M., 2018.

ПРАВО И ЭКОНОМИКА

УДК 336.761

© Власов Александр Викторович

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

Особенности использования нейронных сетей в экономике в современных условиях

Аннотация. В статье рассматриваются особенности применения нейронных сетей в различных отраслях экономики, возможности, которые открываются перед экономическими субъектами при грамотном использовании нейронных сетей, и экономические выгоды, получаемые при их активном использовании.

Ключевые слова: нейронные сети; клиентоориентированность; цифровая экономика; IT.

© Aleksandr V. Vlasov

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

Features of the neural networks' application in the present economy

Abstract. The article considers the features of the neural networks' application in various sectors of the economy, the opportunities that are open for the subjects of economy with the proper use of neural networks, and the economic benefits gained from their active use.

Keywords: neural networks; customer orientation; digital economy; IT.

Цифровые технологии чрезвычайно быстро меняют способы производства продукта и взаимодействия с клиентами. За последние пять лет цифровые бизнес-идеи практически уничтожили некоторые предприятия конкурентов. Темпы этого разрушения только растут, но нельзя сказать,

что это плохо, скорее это было ожидаемо. При этом нельзя утверждать, что есть риск безработицы, однако ряд вопросов все равно остается.

Руководители предприятий различных сфер деятельности должны разработать свои цифровые стратегии.

Вот некоторые исследования американских журналистов из KPMG. Две трети руководителей считают цифровые технологии действительно мощным инструментом. 62% всех компаний ожидают большого взрыва информационной сферы своей деятельности. И лишь 27% опрошенных заявили, что в масштабах предприятия они действительно имеют разработанную стратегию цифровой трансформации. Два основных барьера — это недостатки четкого видения дальнейшего развития ИТ и финансирования.

Откуда же можно узнать о том, как начать преобразовывать свою компанию в цифровом векторе? Какие шаги откроют хорошие перспективы в этом направлении в будущем?

Рассмотрим несколько процессов, в которых некоторые компании смогли осуществить эти изменения.

Преобразование клиентского обслуживания. Три основные составляющие клиентского опыта — это понимание клиента, точки взаимодействия с клиентом и увеличение выручки.

Понимание клиента. Здесь подразумеваются ИТ-инструменты для получения более точного представления о клиентах. Многие компании обращают свое внимание на социальные сети, изучая непосредственно клиентуру. Создают интернет-сообщества для консультаций и повышения лояльности своих клиентов.

Точки взаимодействия с клиентом — это различные клиентские приложения как для осуществления обработки заказов, так и для информационного обслуживания, приема жалоб, смс-оповещений, специальных предложений в виде купонов. Некоторые компании используют инструменты дополненной реальности.

Увеличение выручки — использование цифровых технологий с целью увеличения эффективности процесса «живых» продаж. Например, финансовые компании все чаще используют планшетные презентации. Страховые компании вручают менеджерам по продажам мобильные устройства, которые осуществляют продуктивную аналитическую деятельность в работе с клиентами.

Трансформация операционных процессов — преобразование внутренних процессов с помощью цифровых технологий, средств контроля продуктивности процессов и стимулирования сотрудников.

Нейронной сетью называют систему простых процессоров, которые соединены между собой и взаимодействуют друг с другом. Сами по себе процессоры, или искусственные нейроны, просты. Каждый из них занят только тем, чтобы получать сигнал и отправлять его остальным процессорам. Однако, представляя целую взаимодействующую управляемую сеть, ис-

кусственные нейроны способны решать сложные задачи. Это возможно благодаря главной их особенности — способности обучаться в процессе работы.

Для чего создаются нейронные сети? В настоящее время нейронные сети являются важнейшим направлением исследования в сфере искусственного интеллекта. Цель, которую пытаются достичь многие исследователи данной проблемы, — создание нейросети, максимально похожей на нервную систему человека, со способностью обучаться, совершенствоваться и самостоятельно исправлять допущенные ошибки. Таким образом, нейронные сети искусственного интеллекта являются упрощенной моделью биологических нейросетей.

Уже сейчас нейронные сети нашли применение во многих сферах экономики. Они были созданы именно для того, чтобы стать надежным помощником человеку, способным дополнить его интеллект и упрощать решение некоторых задач. Однако в идеале люди мечтают создать машину, интеллект которой будет сопоставим с их интеллектом.

Развитие искусственного интеллекта началось с исследований в области кибернетики — так появились первые машины, способные самостоятельно выполнять простейшие задания (например, объезжать возникшие на пути препятствия, ехать на свет и т.д.).

Ожидания людей в данной сфере были и остаются очень высокими.

Предполагалось, что нейросети будут способны обеспечивать выполнение привычной ежедневной работы человека. Исследования и новейшие разработки в этой области позволили создать целый ряд машин, которые успешно применяются в узких отраслях — например, в медицине (диагностирование некоторых заболеваний).

Какие задачи нейросети выполняют уже сейчас? В наши дни нейронные сети способны выполнять целый ряд задач в самых разных сферах жизнедеятельности человека:

— диагностируют заболевания растений в сельском хозяйстве, используя их фото. Причем точность диагноза составляет более 99%. Данная функция может широко применяться в аграрном секторе малоразвитых государств, не имеющих современных лабораторий и подготовленных специалистов;

— умеют создавать 3D портрет человека, используя только одну его фотографию. Благодаря подобной технологии, которая является гораздо более точной и простой, чем сканирование, можно моделировать дополненную и виртуальную реальность;

— значительно улучшают качество фотографий с низким разрешением, повышают их четкость и устраняют пикселизацию. Таким образом, даже самые нечеткие и плохие снимки превращаются в отличные фото с высокой детализацией, тем самым они могут и уже применяются в сферах контроля за передвижением людей (например, безопасность на транспорте).

Существует нейронная сеть, которая способна сочинить песню, посмотрев на одну фотографию, причем слова и мелодия пишутся в режиме реального времени.

Нейронная сеть распознает и запоминает различные объекты на рисунках. Таким способом, нейросеть постоянно развивается и становится более «умной».

Разработчики из Оксфордского университета создали нейронную сеть, которая умеет распознавать человеческую речь, читая по губам.

Существует нейросеть, которая воссоздает изображения после рассмотрения простых зарисовок. Данная технология поможет составлять точные портреты преступников, созданные по фотороботу. К тому же, люди смогут узнать, как на самом деле выглядели известные личности из далекого прошлого — художники, писатели, философы, музыканты и т.д.

Нейронные сети, используемые специалистами Google, осуществляют оптимизацию энергоэффективности их дата-центров. Такой подход позволяет экономить огромные суммы (речь идет о сотнях миллионов долларов в течение нескольких лет).

Нейросети умеют писать сценарии фильмов, создавать музыку и даже писать картины.

Существуют популярные сервисы, которые обычные фотографии превращают в настоящие произведения искусства — высокохудожественные картины.

Нейронные сети научились довольно точно воспроизводить человеческую речь, которая звучит очень убедительно и почти идеально.

Благодаря специальному алгоритму, созданному на основе нейросетей, многие популярные сервисы (к ним относится например Яндекс.Погода) прогнозируют погоду на ближайшее время. Причем отслеживать метеорологические изменения, благодаря нейросетям, можно с высокой точностью — речь идет о минутах.

Нейронные сети осуществляют машинный перевод текстов с самых разных языков, делая это очень качественно.

Уже сейчас можно смело утверждать, что будущее — за нейронными сетями, которые смогут полностью заменить человека во многих сферах, выполняя его работу более качественно и не допуская ошибок. В первую очередь это касается отраслей, работа в которых связана с риском для жизни и здоровья людей.

Можно ли научить нейросеть делать прогнозы будущего? Теоретически данная задача является вполне выполнимой, и в скором будущем нейронные сети, используя уже полученный опыт, будут генерировать последовательность событий, которые нас ожидают. Для этого им понадобится проанализировать много разной информации — о сложившейся конфигурации мира, о произошедших важных исторических событиях и т.д. Конечно, следует понимать, что рассчитывать на прогноз с точностью 100%

не стоит, так как этому помешают законы физики вместе с теорией хаоса.

Однако уже в наши дни нейронные сети вполне успешно применяются в прогнозировании — в спорте, метеорологии, на финансовых биржах, в медицине, политике, геологии и других отраслях жизнедеятельности человека. К примеру, в медицине нейросеть способна точно спрогнозировать, какое именно влияние окажут выбранные методы лечения на человека, или каким будет его состояние после реанимации.

Являются ли нейросети угрозой для человечества? Нейронные сети уже широко распространены по всему миру — люди используют их в самых разных сферах своей жизни, даже не осознавая этого. Каждый из нас взаимодействует с нейронными сетями ежедневно — например, задавая вопрос «умной» программе в своем смартфоне, либо вводя в строку поисковика запрос.

Есть люди, которые боятся, что в результате технологического прорыва будет создан сверхмощный искусственный интеллект, способный самостоятельно воспроизводиться и совершенствоваться без участия людей — такое событие называют технологической сингулярностью.

Другими словами, люди опасаются, что культовый фильм «Терминатор» станет реальностью. На самом деле пока что самым опасным врагом для нас самих все еще является само человечество, поэтому бояться нейросетей не стоит.

Автоматизация большинства однотипных процессов посредством использования современных технологий позволяет изменить направление деятельности коллектива на решение наиболее важных стратегических задач. Автоматически собранные данные могут быть полезны при последующем анализе.

Работа каждого отдельного человека больше не требует постоянного физического присутствия на рабочем месте. Корпоративные средства и ИТ-инструменты позволяют работникам осуществлять удаленную работу вместе с коллегами. Менеджеры по продажам, например, активно используют инструменты для удаленной совместной работы, что позволяет оперативно получать экспертную информацию и связываться с единым пунктом взаимодействия компании с клиентами.

Особенности системы транзакций дают возможность руководителям глубже понять потребности клиента, особенности продукции и региональную специфику. При этом можно основывать стратегии на реальных данных, а не на прогнозах и предположениях.

Цифровое преобразование требует от руководителей принятия серьезных решений. Необходимо четкое понимание того, какие элементы компании вы хотите преобразовать. Компании, которые не боятся рисковать и экспериментировать, достигают наибольших результатов.

Цифровая трансформация дает большое преимущество и открывает огромные возможности для любых сфер деятельности.

Литература

1. Власов, А. В. Особенности управления рисками при реализации инвестиционного проекта // Путеводитель предпринимателя. — 2015. — № 27. — С. 129—134.
2. Галушкин, А. И. Нейронные сети: основы теории. — М. : ГЛТ, 2012.
3. Рутковская, Д. Нейронные сети, генетические алгоритмы и нечеткие системы / Д. Рутковская, М. Пилиньский, Л. Рутковский. — М. : РиС, 2013.
4. Ширяев, В. И. Финансовые рынки: Нейронные сети, хаос и нелинейная динамика : учеб. пособие. — М. : ЛИБРОКОМ, 2013.

References

1. Vlasov, A. V. Osobennosti upravleniya riskami pri realizatsii investitsionnogo proyekta [Features of risk management in the implementation of an investment project]// Putevoditel' predprinimatel'ya. — 2015. — № 27. — S. 129—134.
2. Galushkin, A. I. Neyronnyye seti: osnovy teorii [Neural networks: the foundations of the theory]. — M.: GLT, 2012.
3. Rutkovskaya, D. Neyronnyye seti, geneticheskiye algoritmy i nechetkiye sistemy [Neural networks, genetic algorithms and fuzzy systems]/ D. Rutkovskaya, M. Pili'n'skiy, L. Rutkovskiy. — M.: RiS, 2013.
4. Shiryayev, V. I. Finansovyye rynki: Neyronnyye seti, khaos i nelineynaya dinamika [Financial markets: Neural networks, chaos and nonlinear dynamics]: ucheb. posobiye. — M.: LIBROKOM, 2013.

ПРАВО И ЭКОНОМИКА

УДК 336.74

© Власов Александр Викторович

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

© Борисова Татьяна Валерьевна

старший преподаватель
tprydnukova@mail.ru

Криптовалюта и блокчейн-технология в цифровой экономике: теория и практика

Аннотация. В статье рассматриваются современные технологии, которые принципиальным образом изменили традиционное денежное хозяйство в ряде государств. Одной из наиболее ярких и используемых форм стали криптовалюты. В статье анализируется уже имеющийся опыт, а также затрагивается ряд аспектов применения уже имеющихся знаний.

Ключевые слова: биткойн; криптовалюта; блокчейн; система управления.

© Aleksandr V. Vlasov

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

© T. Borisova

— senior lecturer

Cryptocurrency and blockchain technology in the digital economy: theory and practice

Abstract. The article considers modern technologies that have fundamentally changed the traditional monetary economy in a number of countries. Cryptocurrency (digital currency) became one of the brightest and most used

forms. The article analyzes the existing experience, and also deals with a number of aspects to apply existing knowledge.

Keywords: bitcoin; cryptocurrency/digital currency; blockchain; control system.

Криптовалюта сегодня — это криптовалютный рынок и сопутствующие ему технологии, которые совсем недавно интересовали лишь энтузиастов, а сейчас становятся все более популярными по всему миру. На сегодняшний день все больше людей узнает о технологии блокчейн и криптовалютах.

Интерес к данной теме обусловлен не только тем, что криптовалюта несет в своей основе революционную технологию, но и банальным желанием спекулятивного характера. То есть одновременно с ростом популярности криптовалюты растет и ее цена, иногда рост составляет десятки или даже сотни процентов. Поэтому цифровая валюта все чаще рассматривается людьми как средство для инвестиции своих денег.

Многие сравнивают создание и развитие криптовалюты с развитием Интернета в 1990-х гг. Не все относятся к подобной технологии одинаково. Кто-то считает ее революционной, но закономерной и готов ее принять, а кто-то наоборот видит в ней угрозу для стабильности мировой экономической ситуации.

Но как бы там ни было, технология становится все популярнее, и конечно же, если речь идет о технологии такого уровня, необходимо рассматривать ее основные движущие силы, идеи и принципы.

История создания криптовалют является не совсем прозрачной, как многие могли бы подумать. Существует множество конспирологических мнений и мифов относительно пути ее создания. Но можно в целом проследить основные моменты, этапы и даты на пути создания данной технологии.

Предпосылки для ее создания имели место еще несколько десятков лет назад, когда появились первые разработки цифровых денег в области криптографии. Но по-настоящему все началось с создания первой и на сегодняшний день самой популярной криптовалюты в мире, которая носит название Bitcoin.

До сих пор не известно, кто является создателем первой в мире криптовалюты. Известно лишь имя — Сатоши Накамото. Начальные разработки были произведены в 2007 г., и уже в 2009 г. была запущена первая версия под названием Bitcoin 0.1. Следующим успешным шагом было формирование довольно легкого в использовании клиента для работы с данной монетой. Далее было необходимо распространить информации о данном продукте. Так на свет появился форум, который на сегодняшний день имеет адрес bitcointalk.org.

Именно это положило начало всемирному распространению техноло-

гии и росту сообщества. На данный момент создатель уже покинул проект, но он продолжает функционировать и развиваться с помощью преданного сообщества, что свидетельствует о приобретенной репутации среди пользователей.

Изначально основной идеей было создание абсолютно нового поколения средств для расчета в экономике. Предполагалось, что цифровая валюта не будет зависеть от государств и банков. То есть управлять системой будут только пользователи сети. Это свойство криптовалюты имеет название децентрализация, которое наиболее заинтересовало пользователей нового продукта и на данный момент является одним из главных столпов криптовалюты.

Вторым основным принципом была защита сети от мошенников и махинаций. Достичь этого помогали криптографическое шифрование, анонимность пользователей и прозрачность сети, а также то, что пользователь имеет полный контроль над своими средствами и кошельком.

Транзакции в сети являлись анонимными, но каждый пользователь мог видеть количество монет и на какой из кошельков они были переведены.

На данный момент существует огромное количество криптовалют, так как данная технология постоянно совершенствуется.

Криптовалюта основана на технологии блокчейн (Blockchain). Данная технология представляет собой подобие базы данных, которая состоит из множества блоков, связанных между собой в одну цепь. Каждый блок содержит в себе определенную упорядоченную информацию о транзакциях, проходящих в сети. При заполнении последнего блока создается новый и т.д. Блоки проверяются участниками сети и после подтверждения добавляются в цепь. Вся эта цепь хранится на множестве компьютеров по всему миру одновременно, что позволяет добиться децентрализации, а также прозрачности и защищенности, о которых говорилось выше.

Подобный способ подтверждения транзакций требует определенных вычислительных мощностей. Эти мощности берутся у компьютеров пользователей, которые хотят их предоставлять. Отсюда появилось понятие майнинг. За то, что пользователь предоставляет ресурсы своего компьютера, он получает награду в виде монет, транзакции которых он помогает осуществлять. Также начали появляться специальные устройства, которые в отличие от обычного компьютера созданы только для майнинга, что позволяет добиться большей производительности. Это является необходимым шагом, так как количество монет во многих блокчейнах ограничено и сложность вычислений при подтверждении транзакций постоянно растет. Майнинг привлек множество новых пользователей, которые хотели получить прибыль за счет криптовалют.

Исходя из того, на каком блокчейне построен проект, криптовалюты разделяются на два вида.

1. Первый вид — это монета (*coin*). Монеты построены на собственном

оригинальном блокчейне, в котором могут использоваться определенные свойственные данной криптовалюте технологии.

2. Второй вид — это токен (*token*). Токены для организации сети в своей основе используют уже существующий блокчейн другой монеты.

Самым популярным блокчейном для создания токенов является *Ethereum*, позволяющий создавать децентрализованные приложения. Также монеты могут создаваться при помощи способа, называемого форк (*fork*). В этом случае, грубо говоря, вся цепь блокчейна копируется, и на основе полученной цепи создается новый проект, в блокчейн которого можно внести кардинальные изменения.

Технология блокчейн, с помощью которой реализуется движение биткоинов, позволяет без участия посредников, гарантирующих достоверность информации об операции, проводить все транзакции исключительно между сторонами сделки. Теоретики блокчейна доказывают, что при использовании этой технологии стандартная логика взаимодействия делает необходимой верификацию информации о сторонах и основные условия соглашения, уходит в экономическую историю. Необходимость в посредниках отпадает. Это достигается благодаря особой форме хранения информации о транзакции непосредственно на всех компьютерах системы — в распределенных реестрах или базах данных.

Иначе говоря, субъект, входящий в систему платежей биткон, однозначно воспринимает информацию в этой системе как достоверную.

При этом все участники этой системы имеют одну и ту же достоверную информацию, которая хранится в архиве — в системе блокчейн. А значит — отсутствует информационная асимметрия.

Взаимодействие субъектов в такой системе априори получает новое базовое условие — истинность всего массива информации и отсутствие информационной асимметрии. Доверие как историческая основа механизма получения достоверной информации становится ненужной, ведь достоверность задана изначально как базовая основа системы блокчейн.

Для безопасности в сети криптовалют используются криптографические алгоритмы шифрования с использованием цифровых подписей. Хэш-функции внутри алгоритмов являются гарантом неизменности информации, записанной в сети блокчейна. Принципы работы у разных алгоритмов могут сильно отличаться, что сказывается на функциональности криптовалютного проекта.

Чтобы произвести транзакцию в сети блокчейн, каждый пользователь должен обладать специальным адресом, который также называется публичным ключом, представляющим собой набор цифр и букв. Подобный адрес пользователь сети получает при создании кошелька, на котором будет храниться криптовалюта. При создании кошелька генерируются два ключа — публичный и приватный. Публичный ключ используется как адрес, который пользователь указывает при отправке или получении

средств в сети. Приватный ключ является копией публичного ключа, зашифрованного криптографическими алгоритмами шифрования, про которые упоминалось ранее. Данный ключ используется как подпись, которую невозможно подделать. Он используется в связке с публичным ключом для создания подписи к транзакциям. Приватный ключ должен знать только пользователь, который им владеет, так как тот, кто знает приватный ключ, тот полностью управляет средствами на кошельке.

Как было сказано выше, для хранения криптовалют используются специальные кошельки. Они бывают нескольких видов. В зависимости от вида кошелька определяется удобство использования криптовалют и безопасность их хранения. Можно выделить три основных вида кошельков: холодные, горячие и аппаратные.

1. Горячие кошельки представляют собой сервисы в Интернете, например, криптовалютные биржи или полноценные сервисы-кошельки. Такой способ хранения криптовалюты позволяет быстро получить доступ к средствам с любого устройства, способного подключиться к сети Интернет. Но такие кошельки являются менее безопасными и подвержены угрозам фишинга и хакерских атак, так как приватные ключи хранятся непосредственно на данном сервисе.

2. Холодные кошельки обладают большей безопасностью. Они представляют собой приложения, которые устанавливаются на компьютер. За счет этого подобные кошельки позволяют получить доступ к средствам только с одного конкретного устройства, и приватные ключи хранятся непосредственно на этом устройстве. Такой способ считается более безопасным.

3. Аппаратный кошелек представляет собой отдельное устройство, специально предназначенное для хранения криптовалюты. Все ключи хранятся на этом устройстве. В этом случае для того, чтобы получить доступ к кошельку, мало будет завладеть самим устройством. Данный вид кошелька является самым безопасным.

Говоря о популярных криптовалютах, первым стоит упомянуть *Bitcoin*, занимающий лидирующую строчку по популярности и капитализации в мире. Он является первой созданной криптовалютой, которая положила начало данной сфере. В его блокчейне заложены основные концепции, определяющие идею создания криптовалют. Монета является полностью децентрализованной, работу сети поддерживают ее пользователи. Транзакции в сети проходят анонимно, но открыто. Любой пользователь может увидеть количество криптовалюты и адрес, на который она была переведена, но не того, кто выполнил данную транзакцию. Механизм работы *Bitcoin* стандартный *Proof-of-Work*, т.е. за подтверждение транзакций отвечают майнеры. Эмиссия криптовалюты ограничена 21 млн монет.

Второй по капитализации монетой является *Ethereum*. Основной его особенностью является то, что он создавался как инфраструктура для де-

централизованных приложений на базе его блокчейна с использованием смарт-контрактов. Именно на его основе создается большинство новых токенов. В отличие от *Bitcoin* эмиссия данной валюты не ограничена.

Принято считать, что принципы, заложенные при создании первой криптовалюты, являются основополагающими для остальных цифровых валют. Но ярким исключением является *Ripple*. По факту, данная криптовалюта не является децентрализованной. Она создавалась как сеть для проведения и обработки банковских финансовых операций. Майнинг в данной сети не возможен, так как все монеты были произведены при старте проекта. Данная криптовалюта получила широкое распространение благодаря сотрудничеству с крупными банковскими системами во всем мире. Блокчейн сети имеет высокую скорость транзакций и низкие комиссии.

Особенностью некоторых монет является их возможность полностью анонимизировать транзакции в сети. Среди таких монет можно отметить *Dash*. Она по праву пользуется популярностью у пользователей, которые хотят оставаться полностью анонимными. Блокчейн данной криптовалюты построен на алгоритме, смешивающим в себе сразу 11 хэш-функций, что делает его максимально защищенным от взлома. Децентрализации также уделяется первостепенное внимание. За развитие системы отвечают ее участники. Это делает *Dash* очень привлекательной для новых пользователей.

Также стоит отметить криптовалюту *Litecoin*. Она была создана посредством форка блокчейна *Bitcoin*. За годы своего существования монета заслужила высокую репутацию. Несмотря на то что проект создавался на основе уже существующего блокчейна, он приобрел свои характерные особенности. По сути проект является улучшенной версией *Bitcoin*. Его эмиссия составляет 84 млн монет. Блоки в цепи создаются намного быстрее, чем в сети оригинального блокчейна, а это значит, что и транзакции подтверждаются быстрее. При этом комиссия за транзакции в сети является минимальной.

Большинство людей начинают интересоваться криптовалютой не из-за технологии, которая заложена в ее основе. Их привлекает возможность заработать на росте ее стоимости. Стоимость криптовалюты подвержена сильной волатильности, вследствие чего ее цена может вырасти в несколько раз за короткий промежуток времени. Стоимость криптовалюты зависит от многих факторов, будь то ее популярность, революционные технологии, заложенные в ней или крупные партнерства с уже признанными гигантами рынка. Большинство людей используют криптовалюту как способ для долгосрочного инвестирования. Такой метод является наименее рискованным. Но опытные трейдеры используют криптовалюты для краткосрочного высокодоходного заработка. На данный момент существует огромное количество криптовалютных онлайн-бирж, которые спо-

способны предоставлять услуги на уровне, очень близком к классическим фондовым рынкам.

В целом, несмотря на растущую популярность, криптовалюта остается в большинстве стран не контролируемой со стороны законодательства. Государства не спешат принимать ее в том виде, в котором она хочет существовать. Государства стараются на законодательном уровне вводить ограничения для использования цифровой валюты, опасаясь главных принципов криптовалюты — анонимности и децентрализации. Банки же получают сильного конкурента в сфере финансовых услуг в лице криптовалюты.

Однако не все страны и корпорации мыслят одинаково. Многие из них уже осознали неизбежность перехода к новой технологии, смогли увидеть в этом огромные перспективы и уже сейчас начинают использовать криптовалютные механизмы.

В перспективе технология блокчейн и криптовалюты выглядят очень перспективно. Они способны решить множество глобальных проблем в разнообразных сферах деятельности и привести глобальную экономику на совершенно новый уровень будущего.

Литература

1. Аптекман, А. Цифровая Россия: новая реальность / А. Аптекман [и др.]. — М.: Digital McKinsey, 2017.
2. Балабанова, А. В. Факторы экономического роста // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. — 2017. — Т. 16. — № 3. — С. 9—27.
3. Власов, А. В. Блокчейн в качестве инструмента таможенного администрирования в современных условиях / А. В. Власов, О. А. Дмитриева // Вестник Юридического института МИИТ. — 2018. — № 3 (23). — С. 100—106.
4. Власов, А. В. Особенности управления рисками при реализации инвестиционного проекта // Путеводитель предпринимателя. — 2015. — № 27. — С. 129—134.
5. Пшеничников, В. В. Электронные деньги как фактор развития цифровой экономики / В. В. Пшеничников, А. В. Бабкин // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. — 2017. — Т. 10. — № 1. — С. 32—42.
6. Самые знаменательные события криптовалютного мира за прошедший год. Ч. II // URL: <https://bankcomat.com/news/Samye-znamenatel-nye-sobytiya-kriptovaljutnogo-mira-za-proshedshij-god-chast-II.html>.
7. Nokomoto, S. Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System // URL: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf>.

References

1. Aptekman, A. Tsifrovaya Rossiya: novaya real'nost' [Digital Russia: a new reality] / A. Aptekman [i dr.]. — M.: Digital McKinsey, 2017.
2. Balabanova, A. V. Faktory ekonomicheskogo rosta [Factors of economic growth] // Uchenyye zapiski Rossiyskoy Akademii predprinimatel'stva. — 2017. — T. 16. — № 3. — S. 9—27.
3. Vlasov, A. V. Blokcheyn v kachestve instrumenta tamozhennogo administrirovaniya v sovremennykh usloviyakh [Blockchain as a tool of customs administration in

modern conditions]/ A. V. Vlasov, O. A. Dmitriyeva // Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2018. — № 3 (23). — S. 100—106.

4. Vlasov, A. V. Osobennosti upravleniya riskami pri realizatsii investitsionnogo proyekta [Features of risk management in the implementation of an investment project]// Putevoditel' predprinimatel'ya. — 2015. — № 27. — S. 129—134.

5. Pshenichnikov, V. V. Elektronnyye den'gi kak faktor razvitiya tsifrovoy ekonomiki [Electronic money as a factor in the development of the digital economy]/ V. V. Pshenichnikov, A. V. Babkin // Nauchno-tekhnicheskiye vedomosti SPbGPU. Ekonomicheskiye nauki. — 2017. — T. 10. — № 1. — S. 32—42.

6. Samyye znamenatel'nyye sobytiya kriptova-lyutnogo mira za proshedshiy god. CH. II [The most significant events of the crypt-lute world in the past year]// URL: <https://bankcomat.com/news/Samye-znamenatel-nye-sobytiya-kriptoaljutnogo-mira-za-proshedshij-god-chast-II.html>.

7. Nokomoto, S. Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System // URL: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf>.

ПРАВО И ЭКОНОМИКА

УДК 339.9

© Джабиев Александр Петрович

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

Соблюдение мер нетарифных ограничений в о внешней торговле — экономический императив глобальной экономики

Аннотация. Актуальность темы статьи определяется необходимостью оптимизации мер нетарифных ограничений в условиях активного развития внешней торговли, нарастания конкуренции и сопряженных с ней торговых конфликтов между ее участниками. Подчеркивается, что продолжающийся системный кризис, охвативший глобальную экономику, повысил роль нетарифного регулирования внешней и международной торговли, благодаря чему во многих странах мира активизируется практика применения протекционистских мер. Обосновывается мысль, что чрезмерное открытие российского рынка не содействовало формированию эффективной конкурентной среды и привело к свертыванию отечественных промышленных предприятий. Высказывается гипотеза, что положительный результат от мер применения нетарифного регулирования в торговле с зарубежными странами будет тогда, когда эти ограничения продиктованы государственными интересами в первую очередь структурной перестройкой экономики для полного использования конкурентных преимуществ. Аргументирован вывод, что международные экономические организации и глобальная экономика должны активизировать свое участие по выработке научно обоснованных подходов к дальнейшему развитию и совершенствованию правил применения нетарифных ограничений.

Ключевые слова: меры нетарифного регулирования; внешнеэкономическая деятельность; внешняя торговля; глобальная экономика; антидемпинговые пошлины.

© Aleksandr P. Dzhabiev

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

Compliance with non-tariff restrictions in foreign trade is the economic imperative of the global economy

Abstract. The relevance of the article is determined by the need to optimize measures of non-tariff restrictions under active development of foreign trade, constantly increasing competition and associated trade conflicts between its participants. The article emphasizes that the ongoing systemic crisis ridden the global economy has increased the role of non-tariff regulation of foreign and international trade, thanks to which many countries around the world actively practice protectionist measures. The author substantiates the idea that the excessive opening of the Russian market did not contribute to the formation of an effective competitive environment and led to the reduction of domestic industrial enterprises. The author presents a hypothesis that a positive result of the use of non-tariff regulation in trade with foreign countries will be obtained if these restrictions are supported by the country's interests, by the economy's rearrangement to make complete use of competitive advantages. It has been also established that international economic organizations and the global economy should intensify their participation in developing scientifically based approaches to the further development and improvement of the rules to apply non-tariff restrictions.

Keywords: non-tariff regulation measures; foreign economic activity; international trade; global economy; anti-dumping duties.

В условиях глобальной экономики развитие международного разделения труда (МРТ), деятельность мощнейших транснациональных корпораций (ТНК), интеграционные процессы в глобальной экономике обуславливают дальнейшее расширение внешнеэкономических связей между странами. Динамичное развитие мирохозяйственных связей приводит к расширению масштабов участия государств во внешнеэкономической сфере, формированию противоречивых разнообразных систем государственного регулирования, регламентирующих все аспекты внешнеэкономической деятельности. Происходит аккумуляция реальных признаков кризисных явлений в системе мирохозяйственных связей, благодаря чему формируется новая модель развития мировой экономики, так как «...бурный рост международной торговли обеспечивал интересы ТНК и транснационального производства...» [6, с. 7—24]. Формирование такой модели характеризуется общим сдерживанием темпов роста, постоянно колеблющейся изменчивостью финансовых, товарных и сырьевых рынков, расчленением глобального экономического пространства на отдельные региональные объединения с конкурирующими тарифными и нетарифными ограничениями в системе международной торговли и мировой экономики.

Становление развитых государств способствовало формированию международных экономических отношений и системы международной торговли. В рамках этих двух институциональных структур сформированы две формы идеологии, занимающие особое место в системе мирохозяйственных связей: идеология протекционизма и идеология свободной торговли. Ход развития мировой экономики в последние годы свидетельствует о том, что экономические, политические и финансовые кризисы, возрастание внешнеэкономических связей привели к тому, что таможенно-тарифное регулирование, которое стало одним из основных инструментов развития мировой экономики, в подавляющем большинстве случаев не в состоянии отвечать современным требованиям глобальной экономики.

Чрезвычайно важно отметить, что в ходе многосторонних торговых переговоров средневзвешенный уровень таможенных тарифов в развитых и отчасти развивающихся странах были сведены до минимума за последние годы. И, казалось бы, что глобальная экономика вступила в эпоху свободной торговли, но нет ничего более ошибочного, чем эта точка зрения. Снижение уровня таможенных тарифов происходит на регулярной основе, но статус нетарифных методов регулирования повышается, благодаря чему они сохраняют свою роль в развитии глобальной экономики. Поэтому использование в чистом виде экономических мер регулирования внешней торговли, в частности, применение ставок таможенных пошлин, не всегда дает желаемый положительный результат, так как эти меры не одинаково воздействуют на поставки в страну товаров крупными и мелкими фирмами, изначально ставя их в неравные условия.

Развитие глобальной экономики характеризуется активным процессом либерализации международной торговли. Национальные рынки стран мира становятся доступными для иностранных товаров и технологий, в результате чего наступает вынужденное применение инструментов мер нетарифного регулирования в целях обеспечения защиты интересов отечественных производителей и потребителей. Данная тенденция сопряжена с тем обстоятельством, что мировое либеральное сообщество часто напоминает нам о важности международной политики содействия развитию национальных экономик, в том числе развитию экспорта наименее развитых и развивающихся стран. Но как показывает практика, процедура содействия со стороны развитых стран выливается в то, что «...одной рукой они, вроде бы, много дают, развивая те экспортные отрасли экономики, в которых заинтересованы. Другой же — в гораздо большей степени отнимают, разоряя местных производителей, поскольку в обмен насаждают неподъемную для более слабых и отсталых стран свободу конкуренции...» [7, с. 5—17]. Более того, процедура оказания содействия распространяется не на все страны равномерно — одни страны оказываются их «любимчиками», а другие «изгоями», когда те и другие нуждаются в содействии развитию. На все эти вопросы не может ответить международ-

ное либеральное сообщество, ибо международная политика содействия развитию — большое лукавство и лицемерие.

С учетом этих негативных тенденций возникает объективная необходимость применения протекционистских инструментов для защиты внутреннего рынка и интересов отечественных производителей, благодаря чему нередко прибегают к услугам инструмента государственного регулирования внешнеэкономической политики — применения нетарифных ограничений, играющих роль регулятора внешнеторговой деятельности не путем проведения политики свободной торговли, а благодаря жесткому административному порядку.

Основная цель нетарифного регулирования внешней торговли — обеспечение защиты национальных производителей, охраны жизни и здоровья населения, окружающей среды, морали, религии и национальной безопасности. Нетарифные ограничения применяются только с разрешения органов исполнительной власти, носят автономный характер, не сопряжены с выполнением международных обязательств, масштабы и технология использования этих мер в полном объеме регулируются государственными органами. Они применяются при экспорте и импорте ограниченной группы товаров в течение определенного срока, предназначенных для решения конкретных социально-экономических задач.

Несмотря на то что международное сообщество выступает за либерализацию международной торговли, Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ), а также другие многосторонние договоренности, заключенные в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), дают право применения мер нетарифного регулирования странам при обязательном соблюдении норм и правил этих многосторонних договоренностей.

За последние десятилетия в системе мер нетарифного регулирования произошли глобальные трансформационные процессы — дополнились новыми инструментами, используются многообразные методы административного ограничения импорта, непосредственно не относящиеся к внешнеторговой политике, сформированы новые формы и методы регулирования внешней торговли с помощью валютно-кредитных средств. Диапазон нетарифных ограничений весьма широк и разнообразен. Они охватывают большую группу методов и направлений, включая в себя количественные ограничения, лицензирование ввоза и вывоза товаров, квотирование, декларирование товаров, систему экспортного контроля товаров, валютный контроль, введение импортных депозитов, сертификацию экспортной и импортной продукции, технические барьеры в торговле и т.д. Нетарифные меры регулирования включают санитарные и фитосанитарные меры, а также технические барьеры в торговле, являющиеся предметами соответствующих соглашений в рамках ВТО [1, с. 25—38]. Перечисленные ограничительные меры относятся к административным и информационным методам и призваны выполнять протекционистскую

функцию значительным образом для защиты внутреннего рынка и отечественных производителей.

Мировая практика показывает, что ни одна страна пока не отказалась от использования нетарифных ограничений в качестве инструментов, регулирующих внешнюю торговлю. Поэтому они активно используются развитыми странами, так как в их руках сосредоточен весьма богатый арсенал экономических, административных рычагов и инструментов, способствующих комплексному решению экономических, социальных, экологических и даже политических задач.

Более того, инструментарий нетарифных ограничений большинства стран постоянно развивается, пополняется более совершенными формами, наполняется новым содержанием. Введение их в действие в странах мира осуществляется только органами исполнительной власти. Данная тенденция позволяет правительствам оперативно вмешиваться посредством установления количественных и административных мер в целях защиты внутреннего рынка и национальных производителей, решать вопросы торговой политики, что, кстати, не запрещено международными торговыми правилами и нормами¹.

Мировой опыт мирохозяйственных реформ свидетельствует, что механизм адаптации национальной экономики к нормам и правилам мировой экономики и международной торговли неизбежно приведет к применению нетарифных мер. К тому же, многие направления и принципы нетарифных ограничений не устранимы, ибо они созданы для защиты своих национальных производителей и внутренних рынков при вступлении во взаимные торговые отношения с другими странами. По мере снижения и отмены таможенных пошлин регулирование внешней торговли зарубежных стран все больше смещается на нетарифные меры, разрешенные нормами и правилами ВТО. Это такие меры, которые направлены на противодействие недобросовестной иностранной конкуренции на внутреннем рынке и против поставок в эти страны опасных или неудовлетворительных по качеству товаров.

Рассматривая актуальные проблемы и современное состояние мер нетарифного регулирования внешнеторговой деятельности, особый интерес вызывает их классификация.

По форме воздействия нетарифные ограничения можно разделить на экономические и административные меры. В данном случае кроме мер нетарифного регулирования рассматриваются и меры, затрагивающие

¹ Например, ст. XI ГАТТ не запрещает странам-участницам устанавливать ограничения экспорта, применяемые для предотвращения дефицита продовольствия или других товаров, имеющих существенное значение для экспортирующей страны. Статья XII ГАТТ разрешает странам-участницам применять количественные ограничения импорта в целях обеспечения равновесия платежного баланса или для предотвращения снижения валютных резервов страны.

внешнюю торговлю товарами и вводимые исходя из национальных интересов, которые получили официальное название — «запреты и ограничения внешнеторговой деятельности».

Понятия «меры нетарифного регулирования» и «запреты и ограничения внешнеторговой деятельности» отличаются друг от друга тем, что меры нетарифного регулирования носят экономический характер, а меры, вводимые исходя из национальных интересов (запреты и ограничения внешнеторговой деятельности), имеют неэкономическую основу. Запреты и ограничения внешнеторговой деятельности направлены на обеспечение соблюдения общественной морали и правопорядка, охраны жизни, здоровья граждан и окружающей среды и включают в себя:

- меры, затрагивающие внешнюю торговлю товарами и вводимые исходя из национальных интересов;
- особые виды запретов и ограничений внешней торговли товарами;
- меры экспортного контроля, в том числе в отношении продукции военного назначения;
- меры технического регулирования, а также санитарно-эпидемиологические, ветеринарные, карантинные, фитосанитарные и радиационные требования, которые установлены международными договорами государств — членов ЕАЭС.

В качестве одного из важнейших элементов ВТО выступают либерализация международной торговли, снижение ставки импортных пошлин и ликвидация нетарифных барьеров, но за последние годы явно наметилась тенденция увеличения случаев применения многими странами мира протекционистских мер с целью защиты национальных производителей. На этом фоне в системе международной торговли появились прочно устоявшиеся инструменты, узаконенные международными правовыми документами и способные в установленном порядке предотвратить создание недобросовестной конкуренции. В данном случае речь идет об инструментах, оказывающих противодействие таким неблагоприятным явлениям в области недобросовестной конкуренции в системе международной торговли, как возросший импорт, демпинговый импорт и субсидируемый импорт. Поэтому эффективным средством регулирования внешней торговли становится применение инструментов защиты общего рынка от негативного воздействия иностранной недобросовестной конкуренции, к которым относятся так называемые особые виды пошлин — специальные защитные, антидемпинговые и компенсационные. Особые виды пошлин относятся к экономическим нетарифным ограничениям и действуют через механизм рынка, удорожая соответственно импортные и экспортные товары. Они направлены не на усиление протекционизма и ограничение конкуренции на международных рынках, а на содействие структурной перестройке экономики в стране, применяющей защитные меры, и восстановлению конкурентоспособной отрасли производства, в отношении которой применя-

ются особые виды пошлин. Использование этих видов пошлин началось в конце 1990-х гг., они превращались в весомый инструмент конкурентной борьбы в системе международной торговли, носят, как правило, избирательный, адресный характер.

В современных условиях для применения особых видов пошлин имеются все необходимые предпосылки, причины и условия. Для того чтобы быстрее и эффективнее адаптироваться к условиям глобальной экономики международными организациями сформирован широкий диапазон нормативно-правовой базы, регламентирующей правовые основы особых видов пошлин и отвечающей требованиям нормам и правилам международной торговли. Антидемпинговые, компенсационные и специальные защитные меры применяются в соответствии с международными нормами и правилами, разработанными ГАТТ/ВТО, которые объединены понятием «меры защиты внутреннего рынка». Для обеспечения защиты внутреннего рынка в рамках ГАТТ/ВТО разработаны такие нормативные документы, как Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам, Соглашение по защитным мерам и Соглашение по применению Статьи VI ГАТТ (антидемпинговый кодекс).

Кроме того, институт особых видов пошлин рассматривается Таможенным кодексом ЕАЭС (ст. 71—77), а также Протоколом к Договору о ЕАЭС «О применении специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер по отношению к третьим странам» (Приложение 8). Эти международные нормативные правовые документы регламентируют применение особых видов пошлин по отношению к третьим странам в целях защиты экономических интересов национальных производителей.

Среди особых видов пошлин особое место занимают антидемпинговые пошлины, играющие важнейшую роль в сфере международной торговли и заслуживающие, на наш взгляд, подробного их рассмотрения, ибо они привлекают к себе пристальное внимание экспертов, практиков и ученых.

Мировая практика показывает, что антидемпинговые меры — наиболее жесткие и часто применяемые в процессе осуществления экспортно-импортных операций в системе международной торговли для защиты внутреннего рынка. Они используются правительствами многих стран мира против предпринимательского сообщества иностранных государств, осуществляющих продажу своих товаров по демпинговым ценам и создающих недобросовестную конкуренцию.

Введению антидемпинговых пошлин, как и других особых видов пошлин при импорте товаров, предшествует специальное расследование. Органом, проводящим расследования, определен Департамент защиты внутреннего рынка Евразийской экономической комиссии, который на основе «...полученной информации до завершения антидемпингового расследования готовит доклад, содержащий предложения о целесообразности введения и введения предварительной антидемпинговой пошлины...»

[2, с. 6—14]. Одной из функциональных обязанностей данного подразделения при инициировании расследования особых видов пошлин является установление существенного ущерба отрасли экономики государственных или угрозы его причинения по причине обнаружения возросшего импорта или резкого роста импорта, демпингового импорта и использования неразрешенных ВТО субсидий.

Основным международным документом, регулирующим установление факта демпинга, является Соглашение по применению статьи VI Генерального Соглашения по тарифам и торговле 1994 г. (Антидемпинговый кодекс). Документ рассматривает правовые основы, содержащие ясные и четкие положения, препятствующие произвольному применению антидемпинговых процедур. Статья 2 Соглашения гласит: «товар рассматривается как демпинг, если поступил на рынок другой страны по цене ниже его нормальной стоимости, если экспортная цена данного товара, экспортированного из одной страны в другую, ниже сравнимой цены, устанавливаемой в рамках обычного хода торговли на аналогичный товар, предназначенный для потребления в экспортирующей стране». Другими словами — антидемпинговые пошлины применяются против иностранных производителей при продаже товаров по минимальной цене, чем их нормальная стоимость в стране экспортера. Данный вид пошлины применяется, если по итогам расследования установлено, что товар, ввозимый в страну импортера, может причинить или создаст реальную угрозу нанесения экономического ущерба соответствующей отрасли экономики государственных или существенно замедляет ее развитие.

Демпинг не запрещен, и его применение в качестве рыночной стратегии не противоречит нормам ВТО. Но исходя из того, что данный рыночный маневр может наносить существенный ущерб или существует угроза нанесения ущерба национальной отрасли, ГАТТ/ВТО сформировала многосторонний механизм противодействия аналогичной угрозе.

Соглашение регламентирует, что при осуществлении механизма антидемпингового расследования важнейшей задачей является уточнение отчетливой взаимосвязанности между демпингом и нанесенным ущербом для национального производства. Документ устанавливает минимальный размер импорта товаров по демпинговым ценам (3% от импорта аналогичного товара) и минимальный разрыв в ценах (2%), ниже которого антидемпинговое расследование не должно проводиться.

Согласно Антидемпинговому кодексу ГАТТ устанавливаемая антидемпинговая пошлина должна быть численно равной разнице между нормальной и фактической экспортной ценой. Антидемпинговая пошлина может быть установлена только после факта наличия демпинга, который действительно может нанести существенный ущерб национальному производителю аналогичных товаров в стране-импортере. Кодекс также предусматривает, что антидемпинговая пошлина должна маневрировать в

течение определенного времени и размере, чтобы ликвидировать убытки от потенциального демпинга, но не более пяти лет с момента установления пошлины. В связи с этим возникает вполне закономерный вопрос: соблюдаются ли меры нетарифного регулирования в соответствии с принятыми международными нормативными правовыми актами?

События, происходящие в последнее время на мировой арене, показали, что во многих странах мира широким фронтом применяются антидемпинговые меры. Одной из основных причин торговли товарами по демпинговым ценам в мировой практике является завоевание места на внешнем рынке в целях создания своим потенциальным конкурентам недобросовестной конкуренции. В данном случае, не только антидемпинговая пошлина, но и остальные виды пошлин явно превращаются в инструмент неоправданного протекционизма, т.е. осуществляются противоправные действия против российских компаний, производящих конкурентоспособную продукцию. Хорошей иллюстрацией к сказанному может служить официальная статистика ограничительных мер, действующих на зарубежных рынках в отношении российских товаров.

Так, по состоянию на 1 декабря 2018 г. 31 страна применяет ограничительные меры против России. В отношении российских товаров действуют 162 меры, в том числе: антидемпинговая мера — 48, специальная защитная мера — 19, компенсационная мера — 1. Также проводится 13 расследований, из них 6 антидемпинговых, 7 специальных защитных, наибольшее количество антидемпинговых мер применяется третьими странами в отношении товаров, происходящих из Российской Федерации (48 мер) [3].

В целях защиты отечественных производителей на внешнем рынке актуальной является необходимость эффективного применения особых видов пошлин, способствующих защите отечественных производителей и внутреннего рынка. Эти виды пошлин регулярно применяются зарубежными странами против нашей страны, но, к сожалению, Россия применяет их очень редко или пассивно против других стран. Поэтому настало время, когда необходимо проработать все возможные варианты создания условий для активного инициирования антидемпинговых, специальных защитных и компенсационных расследований при создании недобросовестной конкуренции в отношении российских товаров на мировом рынке.

Российская Федерация является фактически членом всех международных торгово-экономических организаций, в том числе и ВТО. В нашей стране сформированы всеобъемлющие внешнеэкономические институты, отвечающие нормам и правилам этих международных организаций. Благодаря этим институтам, органы исполнительной власти России имеют реальную возможность применить их для селективной защиты отечественного рынка, нацеленной на приспособление национальных производителей к происходящим изменениям в глобальной экономике для достижения качественных изменений в сфере развития и совершенствования

нетарифных ограничений. Но многие операторы ВЭД традиционно настаивают на изменении ставок таможенных пошлин, лишая себя действенной селективной защиты со стороны государства.

Следует отметить, что при проведении демпингового расследования для достижения качественных результатов возникают определенные трудности. Ключевую роль в данном случае играет кардинальное изменение подхода к установлению факта товарного демпинга. Данные обстоятельства требуют установления причины факта продажи товаров по сравнительно низким ценам, цены, которые могут быть установлены совершенно разные и по разным причинам. Одной из таких причин проведения преднамеренной ценовой политики экспортера является прямой беспрепятственный доступ к внешнему рынку и распространение или наращивание своего влияния на нем за счет создания недобросовестной конкуренции, чтобы вытеснить потенциального конкурента.

Вместе с тем в системе международной торговли нередко практикуются и другие причины факта продажи товаров по низким ценам, например, реализация избыточного арсенала товаров на внешний рынок по заниженным ценам. Кроме того, недобросовестная конкуренция может происходить тогда, когда экспортера финансировало зарубежное государство в течение создания товаров и продукции вплоть до вывоза их на внешний рынок, поскольку такая форма финансирования строго запрещено нормами и правилами ВТО. В данном случае экспортер стремится к тому, чтобы как можно быстрее реализовать свою продукцию, поскольку при их изготовлении он не понес издержек производства.

Применение особых видов пошлин является довольно эффективным инструментом для защиты внутреннего рынка, но довести их до логического завершения, как правило, бывает достаточно долгим и трудным. При применении этих видов пошлин для регулирования импорта товаров, страны ЕАЭС сталкиваются с проблемами, требующими их скорейшего разрешения. Здесь основной причиной может послужить отсутствие технологии установления количественной оценки причинившего материального ущерба для отраслей экономики, что не способствует эффективному применению особых видов пошлин. Это обусловлено тем, что ныне существующий сложный порядок применения особых видов пошлин, весьма продолжительные сроки осуществления специальных расследований уменьшают эффективность получения объективных результатов по определению демпингового, субсидированного и резко возросшего импорта товаров. Поэтому для устранения или минимизации возникающих проблем при применении специальных, антидемпинговых и компенсационных мер при импорте товаров в рамках ЕАЭС необходимо сократить сроки расследования.

Для достижения качественных результатов по эффективному применению особых видов пошлин важным фактором является повышение тре-

бований к доказательству демпинга и нанесенному ущербу, обращая внимание на такие субъективные обстоятельства, как наличие фактов доказательства создания недобросовестной конкуренции иностранными фирмами. При проведении расследования необходимо располагать информацией о том, что обнаружение демпинга и экономического ущерба основываются на достоверных и неопровержимых фактах. Для своевременного и благополучного устранения фактов недобросовестной конкуренции на мировых рынках и эффективного применения защитных мер необходимо уметь профессионально реагировать на потенциальные угрозы введения таких мер, во многом определяющие сегодня успех экспортеров в защите своих интересов.

Важно подчеркнуть, что в условиях развития глобальной экономики, расширения взаимных поставок товаров при осуществлении экспортно-импортных операций международная торговля становится одной из наиболее конфликтных сфер в системе мирохозяйственных связей. Ключевую роль в данном случае играет столкновение интересов участников экспортно-импортных операций, благодаря чему часто возникают «торговые войны». Классическим примером может служить возникший в последнее время торговый конфликт между США и Китаем, который «...может привести к открытой торговой войне между двумя странами, дать импульс развязыванию таких же войн между другими участниками международной торговли...» [4, с. 18—25].

Поэтому меры нетарифных ограничений стали завоевывать более серьезные позиции и имеют тенденцию к расширению и совершенствованию. Данные обстоятельства требуют, чтобы все государства, применяя меры нетарифных ограничений, пользовались ими, не создавая недобросовестную конкурентную борьбу своим потенциальным торговым оппонентам, строго соблюдая международные нормативные правовые акты.

В перспективе применение нетарифных ограничений против российских производителей будет носить длительный характер в зависимости от динамично меняющейся внешней среды, а также от масштабов и характера агрессивного поведения стран Запада в отношении российской экономики.

В этих сложных условиях исключительно актуальной и принципиально важной становится активизация государственной политики по выработке защиты интересов отечественных производителей от чрезмерного расширения конкурирующего импорта и недобросовестных иностранных поставщиков. Данные обстоятельства требуют усиления поддержки государственного стимулирования национальных производителей конкурентоспособной продукции, чтобы российским экспортно-ориентированным предприятиям быстрее адаптироваться к условиям глобальной экономики.

Литература

1. Голубков, М. А. Нетарифное регулирование экспорта российской пищевой продукции в страны АТР // Российский внешнеэкономический комплекс. — 2018. — № 4. — С. 25—38.
2. Мокров, Г. Г. Антидемпинговая пошлина: предварительная, окончательная, ретроактивная // Таможенное дело. — 2017. — № 4. — С. 6—14.
3. Обзор существующих ограничений в доступе российских товаров на зарубежные рынки / Портал внешнеэкономической информации // URL <http://www.ved.gov.ru/mdb/information/database/> (дата обращения: 8 января 2019 г.).
4. Оболенский, В. От легитимного протекционизма к торговым войнам? // Мировая экономика и международные отношения. — 2018. — № 9. — Т. 62. — С. 18—25.
5. Спартак, А. Н. Долговременные тренды и новые явления в международной торговле / А. Н. Спартак, А. Е. Лихачев // Российский внешнеэкономический комплекс. — 2018. — № 2. — С. 7—24.
6. Энтин, М. От мирового либерального порядка к нормализации международных отношений / М. Энтин, Е. Энтина // Мировая экономика и международные отношения. — 2017. — № 12. — Т. 61. — С. 5—17.

References

1. Golubkov, M. A. Netarifnoye regulirovaniye eksporta rossiyskoy pishchevoy produktsii v strany ATR [Non-tariff regulation of the export of Russian food products to the countries of the Asian-Pacific Region] // Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy kompleks. — 2018. — № 4. — S. 25—38.
2. Mokrov, G. G. Antidempingovaya poshlina: predvaritel'naya, okonchatel'naya, retroaktivnaya [Anti-dumping duty: preliminary, final, retroactive] // Tamozhennoye delo. — 2017. — № 4. — S. 6—14.
3. Obzor sushchestvuyushchikh ogranicheniy v dostupe rossiyskikh tovarov na zarubezhnyye rynki [Review of existing restrictions on the access of Russian goods to foreign markets] / Portal vneshneekonomicheskoy informatsii // URL <http://www.ved.gov.ru/mdb/information/database/> (data obrashcheniya: 8 yanvarya 2019 g.).
4. Obolenskiy, V. Ot legitimnogo protektsionizma k trgovym voynam? [From legitimate protectionism to trade wars?] // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2018. — № 9. — T. 62. — S. 18—25.
5. Spartak, A. N. Dolgovremennyye trendy i novyye yavleniya v mezhdunarodnoy trgovle [Long-term trends and new phenomena in international trade] / A. N. Spartak, A. Ye. Likhachev // Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy kompleks. — 2018. — № 2. — S. 7—24.
6. Entin, M. Ot mirovogo liberal'nogo poryadka k normalizatsii mezhdunarodnykh otnosheniy [From the world liberal order to the normalization of international relations] / M. Entin, Ye. Entina // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2017. — № 12. — T. 61. — S. 5—17.

УГОЛОВНОЕ ПРАВО

УДК 343.352

© Борисов Андрей Викторович

— кандидат юридических наук, доцент, заведующий
кафедрой «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта

© Орлов Юрий Юрьевич

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Услуги неимущественного характера как предмет взяточничества

Аннотация. Статья поднимает актуальный вопрос признания предметом взятки услуг неимущественного характера. Рассматривается нормотворческая деятельность в данном направлении. Приводятся возможные варианты денежной оценки услуг неимущественного характера. Поднимаются вопросы криминализации преступлений, где предметом взяточничества выступает незаконное продвижение по службе, вручение государственных наград, оказание услуг сексуального характера, распространение информации, имеющей значение для деловой репутации и т.д. В статье исследуется и анализируется законодательная база, используемая для оценки нематериальных благ.

Ключевые слова: взятка; взяточничество; коррупция; взятка в виде услуг неимущественного характера; оценка услуг неимущественного характера.

© Andrey V. Borisov

— Candidate of Law, docent, head of the department
of criminal law, criminal procedure and criminalistics,
Law Institute of the Russian University of Transport

© Yuriy Yu. Orlov

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Non-property services as a bribery

Abstract. The article considers an important question to recognize a non-proprietary service as a bribe. The lawmaking activity has been considered. There have been given possible variants for the monetary evaluation of non-proprietary services. The authors consider the issues of criminalization of crimes, where the subjects of bribery are illegal promotion, giving of state prizes, sexual services, dissemination of information on business reputation, etc. The article has examined and analyzed the legal framework for evaluation of intangible values.

Keywords: bribe; bribery; corruption; bribe in the form of non-property services; valuation of non-proprietary services.

Данная статья посвящена предмету взяточничества, который не отражен в отечественном уголовном законодательстве, что является грубым недочетом и пробелом в уголовном праве Российской Федерации.

Проблема уголовной ответственности за преступления коррупционной направленности стоит в Российской Федерации весьма остро. Данная тема поднималась во многих научных трудах разного уровня [1; 2, с. 41; 4, с. 19; 5, с. 132; 6, с. 25; 7, с. 65; 11; 25].

Многие юристы в своих работах ссылаются на невозможность включения в предмет взятки услуг и прав неимущественного характера [3, с. 107]. Отчасти они правы. Работа ученых заключается в том, что если дать предмету взятки в виде прав и услуг неимущественного характера вольное трактование, то данное упущение будут использовать недобросовестные сотрудники правоохранительных органов для повышения раскрываемости и улучшения отчетности, недобросовестные коллеги в нечестной конкурентной борьбе за должность и иные заинтересованные лица.

Чтобы включить в предмет взятки права и услуги неимущественного характера, необходимо четко и ясно их конкретизировать.

Помимо научных работ, исследовавших сущность предмета взятки в виде услуг и прав неимущественного характера, данная проблема поднималась и законодателем. Был разработан законопроект, который дополнял статьи о взяточничестве предметом взятки в виде услуг и прав неимущественного характера [11]. Выражая с данным законопроектом полную солидарность, считаем его принятие необходимым для усиления позиции государства в борьбе с взяточничеством. Немаловажным является и тот факт, что на этапе предварительного рассмотрения законопроекта в Государственной Думе данный законопроект получил отзыв заместителя председателя Верховного Суда РФ В. А. Давыдова с положительной характеристикой.

Согласно данному законопроекту предлагается на основе рекомендаций ГРЕКО расширить ответственность за взяточничество в Российской

Федерации, чтобы она охватывала все формы неправомерных преимуществ. Отдельный акцент ставится на то, что не все предметы взятки смогут поддаваться оценке.

Что касается денежной оценки предмета взятки, то ей стоит уделить отдельное внимание. Так как согласно п. 9 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 июля 2013 г. № 24 «О судебной практике по делам о взяточничестве и об иных коррупционных преступлениях» любой предмет взятки должен получить денежную оценку, если мы рассмотрим предмет взятки в виде услуг и прав неимущественного характера, то с этим возникают определенные сложности. Видно, что хоть эта проблема носит сложный и незаурядный характер, но в иных проекциях она нашла свое решение.

Если взять за пример следующую ситуацию: к взяткодателю отнесем директора информационного агентства, к взяткополучателю руководителя налоговой инспекции, который входит в кадровый резерв на вышестоящую должность, а в информационном агентстве в ходе проведения выездной проверки была выявлена неуплата налогов. Между директором информационного агентства и начальником налоговой возникает договоренность, где начальник налоговой закрывает выездную проверку, а директор информационного агентства вместо взятки в виде денежной суммы распространяет через свое агентство информационные материалы о том, насколько первоклассным работником и руководителем является данный начальник, и то, как неудовлетворительно справляются с работой его коллеги по кадровому резерву.

Также к примером взятки в виде нематериальных благ можно отнести завышение морального вреда, в пример можно принести следующую жизненную ситуацию: существует гражданский спор, рассматриваемый в суде, где истец является должностным лицом, отвечающим за распределение социальных услуг. Судья, родственник которого стоит в очереди на получение каких-либо социальных услуг, предоставляемых государством (очередь на улучшение жилищных условий, медицинское лечение, бюджетное обучение и т.д.), договаривается с должностным лицом, отвечающим за распределение данных социальных услуг, являющимся истцом по делу, чтобы родственник судьи получил требуемую социальную услугу (вне очереди, на льготных основаниях и т.д.). Взамен судья при рассмотрении гражданского иска, где истцом является данное должностное лицо, ответственное за социальные услуги, вынесет определение, где будет удовлетворен причиненный истцу моральный вред в полном размере, ранее указанном в исковом заявлении.

Указанные дела хоть и могут быть квалифицированы по действующему законодательству по ст. 290 и 285 УК РФ, в первом примере данное действие можно характеризовать как услугу, т.е. размещение в коммерческом информационном агентстве статьи, которую возможно оценить. Во вто-

ром случае — в действиях судьи в виде завышенных выплат по моральному ущербу можно увидеть завуалированную взятку в виде денег, а в действиях должностного лица — злоупотребление должностными полномочиями. Хотя по своей сути в первом примере предметом взятки является деловая репутация, а во втором — размер морального ущерба, которые согласно положениям ГК РФ вытекают из неимущественных прав.

Далее рассмотрим более сложную ситуацию, где предметом взятки является вручение государственных наград, продвижение по службе. Так как данный предмет взяточничества требует более сложной оценки.

Если отталкиваться от примера, что в хозяйствующем субъекте (администрация города, войсковая часть, государственное предприятие и т.д.) была проведена проверка и в ходе ее проведения выявлено хищение денежных средств, а лицу проводившему аудит, предлагают представить его к государственной или ведомственной награде (почетному званию и т.д.) за сокрытие факта данного хищения, то это можно расценивать как побуждение должностного лица к злоупотреблению своими должностными полномочиями, исходя из мотивов личной заинтересованности, тщеславия, карьеризма и корысти.

Также будет и с продвижением по службе (кумовство, протекция и т.д.). в пример можно привести жизненную ситуацию, которая также встречается в государственных учреждениях. Должностному лицу, являющемуся ответственным за организационно-кадровые решения в государственной организации, необходимо приобрести имущество, реализуемое на публичных торгах в рамках исполнительных производств (сюда же можно отнести и аналогичные торги по реализации движимого и недвижимого имущества государственных организаций, министерств и ведомств) без лишней конкуренции и по минимальной цене, а у лица, ответственного за проведение торгов, имеется родственник, который нуждается в трудоустройстве на «хорошую» должность, которой в силу личностных качеств не соответствует. В итоге, лицо, ответственное за проведение торгов, за протекцию в беспрепятственной реализации имущества на торгах, просит трудоустроить указанное им лицо на должность в организацию, где должностное лицо является ответственным за кадровые решения. На что последний отвечает согласием.

С первого взгляда можно сказать, что невозможно произвести денежную оценку государственной награды и такому явлению, как продвижение по службе (протекционизм, кумовство и т.д.), но если обратится к гражданскому процессу, то мы увидим, что в нем, в отличие от уголовного, присутствуют как предмет иска нематериальные права и нематериальные услуги, также есть законодательные основы, касающиеся оценочной деятельности в данной сфере [11].

Принимая за факт то, что экспертные исследования равнозначны как в уголовных, так и в гражданских процессах, можно установить, что в случа-

ях, описанных данными примерами, возможно провести оценку стоимости нематериальных активов, отталкиваясь от положений приказа Минэкономразвития России от 22 июня 2015 г. № 385, так как разработанные методы оценки могут быть применены специалистами для выявления денежного эквивалента взяточничества. Согласно приказу существуют три основных метода оценки нематериальных активов: доходный, затратный, сравнительный.

Суть доходного подхода в дисконтировании денежных потоков.

Затратный метод оценки основывается на определении затрат на разработку или приобретение идентичного объекта, внесение любых корректировок в затраты на разработку или приобретение, необходимые для отражения индивидуальных характеристик объекта оценки, также учитываются затраты по оплате труда и иные виды вознаграждений, оплата материалов, накладные расходы, а также юридические издержки по правовой охране, налоги, предпринимательская прибыль в период разработки объекта оценки, т.е. затратный метод отражает затраты, понесенные субъектом на создание того или иного объекта оценки.

Сравнительный метод оценки основывается на определении стоимости объекта оценки на основе информации об условиях сделок, предложениях о продажах и покупках аналогов на рынке по состоянию на дату оценки, с учетом определения влияний ценообразующих факторов объектов-аналогов на их рыночную стоимость.

Исходя из законодательной базы, можно сделать вывод, что к вышеописанным примерам подойдет доходный метод оценки, так как получение государственной награды и незаконный прием на должность, которой лица не соответствует, подразумевает под собой получение материальных благ, выраженных в денежном эквиваленте, что в отличие от самого факта (государственной награды и штатной должности) поддается оценке (п. 9 постановления Пленума Верховного Суда от 9 июля 2013 г. № 24), соответственно экспертом производятся расчеты полученных средств взяточполучателями и определяется размер взятки.

Отдельным предметом взяточничества в виде услуг неимущественного характера стоит проституция. Данная проблема является весьма актуальной для отечественных юристов. Факт якобы получения такой взятки был выявлен в отношении Генерального прокурора РФ Ю. И. Скуратова, который вылился в отстранение его от должности.

Точки зрения на сексуальные услуги в коррупционных отношениях в отечественной литературе различны, они выражены: во-первых, в том, что существует теневой рынок, а следовательно, можно дать денежную оценку услуге, во-вторых, такие услуги не могут быть предметом взятки, так как являются услугой неимущественного характера, которую невозможно оценить, в-третьих, пока сама услуга носит незаконный характер, она не подлежит оплате, а признание таких услуг создают коллизии в законода-

тельстве, в-четвертых, в определенных случаях взятка, в других — нет, зависит от конкретной ситуации [9].

С вышеизложенной позицией можно согласиться только отчасти, так как авторы точек зрения касательно предмета взяточничества в виде услуг сексуального характера однобоко смотрели на проблему. Если взглянуть на проблему оценки данной услуги, учитывая множество ее граней, то можно увидеть несколько способов возможной оценки.

Для исследования данного предмета взяточничества смоделируем ситуацию.

В первом примере должностному лицу предлагается взятка в виде услуг сексуального характера. Посредством предоставления ему девушек с низкой социальной ответственностью лицом, оплачивающим их услуги (носящие незаконный характер) за действие (к примеру, разрешение о выделении земельного участка, разрешения на строительство, утверждение завышенной сметы и т.д.) в пользу лица, оплачивающего услуги.

Второй пример может выражаться в самостоятельной инициативе девушки пойти на дачу взятки должностному лицу, предметом которой будет услуга сексуального характера, за предоставление ей общего покровительства.

Через призму современного законодательства делается однозначный вывод, что в примерах отсутствует состав преступления, предусмотренный ст. 290 и 291 УК РФ, в данных примерах в действиях должностных лиц можно усмотреть только признаки преступления по ст. 285 УК РФ. А если признать данную услугу предметом взятки, то квалификация преступления будет определена в отношении обоих лиц.

Как определить стоимость данной услуги, ведь государство не признает ни теневую экономику, ни оказание сексуальных услуг, т.е. классическим способом метода сравнения невозможно оценить данную услугу.

Что касается первого примера, то здесь исходя из данных видно, что лицо предоставившее девушек должностному лицу, оплатило их услуги, а следовательно, для данных девушек указанная деятельность является ремеслом.

Что касается второго примера, то в данном случае получится установить только факт оказания услуги. Государство признает сам факт оказания услуг интимного характера, а научное сообщество проводит расчет доходности таких услуг [10], учитывая корыстный характер услуги, она должна была быть оплачена (чего не было сделано). Исходя из вышеизложенного, если невозможно оценить фактическую стоимость услуги, то необходимо учитывать ее стоимость исходя из действующего законодательства в размере минимального размера оплаты труда.

Анализируя предмет взяточничества в виде услуг неимущественного характера можно сделать вывод, что споры об их признании уголовным правом носят не безосновательный характер, в органах законодательной

власти готовятся законопроекты о признании предметом взятки услуги и права неимущественного характера, ученые анализируют и прорабатывают правовые понятия и методы оценки определения услуг и прав неимущественного характера, так как признание предметом взяточничества услуг и прав неимущественного характера давно назрело и необходимо в рамках правового поля.

Литература

1. Антонян, Ю. М. Личностные характеристики преступников / Ю. М. Антонян [и др.]. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2016.
2. Борисов, А. В. Специальные меры предупреждения коррупционной преступности в сфере местного самоуправления // в сб.: Противодействие преступлениям коррупционной направленности: Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной выдающемуся российскому ученому Николаю Сергеевичу Алексееву / под общ. ред. А. И. Бастрыкина. — М., 2016.
3. Борисов, А. В. О некоторых ошибках при квалификации коррупционных преступлений, совершаемых в сфере автодорожного хозяйства // в кн.: Право и экономика: междисциплинарные подходы в науке и образовании IV Московский юридический форум. XII Международная научно-практическая конференция (Кутафинские чтения): материалы конференции: в 4 ч. — М., 2017.
4. Малько, А. В. Антикоррупционная политика : юридический словарь-справочник / под ред. А. В. Малько, И. Н. Коновалова. — М., 2017.
5. Иванчин, А. В. Дискуссионные проблемы применения и совершенствования ст.290 УК РФ // Уголовно-правовые нормы об экономических и служебных преступлениях: проблемы правоприменительной и законодательной техники. — Ярославль, 2010.
6. Аглямова, Г. Н. Коррупционная преступность в сфере местного самоуправления в Российской Федерации. — М., 2017.
7. Иванчин, А. В. Служебные преступления. — Ярославль, 2013.
8. Бражников, Д. А. Выявление и расследование коммерческого подкупа. — Челябинск, 2007.
9. Качалов, В. В. Сексуальные услуги как предмет взятки // Известия Тульского государственного университета. — 2016. — № 4-2.
10. Ценообразование на рынке онлайн-проституции / Е. Покатович, В. Матюшонок // Экономическая политика — Т. 12. — №3. — М., 2017.
11. Шиян, В. И. Уголовное право : учеб. пособие. — М. : МГИУ, 2009.
12. Шиян, В. И. Криминология: учебник и практикум / В. И. Шиян, О. Р. Афанасьева, М. В. Гончарова. — М., 2017.

References

1. Antonyan, YU. M. Lichnostnyye kharakteristiki prestupnikov [Personal characteristics of criminals]/ YU. M. Antonyan [i dr.]. — M. : YUNITI-DANA, 2016.
2. Borisov, A. V. Spetsial'nyye mery preduprezhdeniya korruptsionnoy prestupnosti v sfere mestnogo samoupravleniya [Special measures for the prevention of corruption crimes in the field of local self-government]// v sb.: Protivodeystviye prestupleniyam korruptsionnoy napravlenosti: Materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy vydayushchemusya rossiyskomu uchenomu Nikolayu Sergeyevichu Alekseyevu / pod obshch. red. A. I. Bastykina. — M., 2016.
3. Borisov, A. V. O nekotorykh oshibkakh pri kvalifikatsii korruptsionnykh prestupleniy, sovershayemykh v sfere avtodorozhnogo khozyaystva [On some mistakes

in qualifying corruption crimes committed in the field of road facilities]// v kn.: Pravo i ekonomika: mezhdistsiplinarnyye podkhody v nauke i obrazovanii IV Moskovskiy yuridicheskiy forum. XII Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya (Kutafinskiye chteniya): materialy konferentsii: v 4 ch. — M., 2017.

4. Mal'ko, A. V. Antikorrupsionnaya politika [Anti-Corruption Policy]: yuridicheskiy slovar'-spravochnik / pod red. A. V. Mal'ko, I. N. Konovalova. — M., 2017.

5. Ivanchin, A. V. Diskussionnyye problemy primeneniya i sovershenstvovaniya st.290 UK RF [Discussion problems of the application and improvement of Art. 290 of the Criminal Code of the Russian Federation]// Uголовно-pravovyye normy ob ekonomicheskikh i sluzhebnykh prestupleniyakh: problemy pravoprimenitel'noy i zakonodatel'noy tekhniki. — Yaroslavl', 2010.

6. Aglyamova, G. N. Korruptsionnaya prestupnost' v sfere mestnogo samoupravleniya v Rossiyskoy Federatsii [Corruption crime in the field of local self-government in the Russian Federation]. — M., 2017.

7. Ivanchin, A. V. Sluzhebnyye prestupleniya [Official offenses]. — Yaroslavl', 2013.

8. Brazhnikov, D. A. Vyyavleniye i rassledovaniye kommercheskogo podkupa [Detection and investigation of commercial bribery]. — Chelyabinsk, 2007.

9. Kachalov, V. V. Seksual'nyye uslugi kak predmet vzyatki [Sexual services as a subject of bribe]// Izvestiya Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. — 2016. — № 4-2.

10. Tsenoobrazovaniye na rynke onlayn-prostitutsii [Pricing in the online prostitution market]/ Ye. Pokatovich, V. Matyushonok // Ekonomicheskaya politika — T. 12. — №3. — M., 2017.

11. Shiyan, V. I. Uголовnoye pravo [Criminal law]: ucheb. posobiye. — M. : MGIU, 2009.

12. Shiyan, V. I. Kriminologiya: uchebnik i praktikum [Criminology: textbook and practical work] / V. I. Shiyan, O. R. Afanas'yeva, M. V. Goncharova. — M., 2017.

УГОЛОВНОЕ ПРАВО

УДК 343.611.1

© Петрова Татьяна Игоревна
— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта
av-borisov@mail.ru

**О некоторых аспектах уголовно-правовой квалификации
убийства женщины, заведомо для виновного
находящейся в состоянии беременности,
совершенного с особой жестокостью, а также убийства,
совершенного общеопасным способом**

Аннотация. В статье представлена уголовно-правовая характеристика убийства женщины, заведомо для виновного находящейся в состоянии беременности, совершенного с особой жестокостью, а также убийства, совершенного общеопасным способом. Рассматриваются особенности квалификации убийства женщины, заведомо для виновного находящейся в состоянии беременности, совершенного с особой жестокостью, а также убийства, совершенного общеопасным способом, которые иллюстрируются примерами судебной практики.

Ключевые слова: преступление; убийство женщины, заведомо для виновного находящейся в состоянии беременности; убийство, совершенное с особой жестокостью; убийство, совершенное общеопасным способом; квалификация преступления; уголовно-правовая характеристика квалифицированного убийства.

© Tatiyana Ig. Petrova
— Master's Degree student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

**On some aspects of the criminal law qualification
of felony murder of a woman known to the perpetrator
to be pregnant, as well as murder, committed
in a generally dangerous manner**

Abstract. The article presents the criminal law characteristic of felony murder of a woman known to the perpetrator to be pregnant, as well as murder,

committed in a generally dangerous manner. The author has considered the features to qualify of felony murder of a woman known to the perpetrator to be pregnant, as well as murder, committed in a generally dangerous manner and illustrated them by the examples from judicial experience.

Keywords: crime; murder of a woman known to the perpetrator to be pregnant; cruel murder; murder committed in a generally dangerous manner; crime qualification; criminal law characteristic of a qualified murder.

Убийство женщины, заведомо для виновного находящейся в состоянии беременности, относится к числу преступлений, совершенных при отягчающих обстоятельствах. Данное обстоятельство обусловлено тем, что при совершении данного убийства преступник, причиняя смерть беременной женщине, фактически совершает посягательство на две жизни — жизнь непосредственно потерпевшей и жизнь не рожденного ребенка. Принимая во внимание указанное обстоятельство, законодатель поставил жизнь беременной женщины под усиленную охрану.

Рассмотрение уголовных дел данной категории подтверждает, что данные убийства, как правило, совершаются на почве ревности, в некоторых случаях данные убийства сопровождаются особой жестокостью.

Так, В., подозревая свою жену в супружеской неверности, стал встречаться с другими женщинами, в связи с чем часто не ночевал дома. В связи с обострением отношений между ним и его женой в ходе одной из ссор он нанес жене множественные ранения ножом в разные части тела, совершив ее убийство. В ходе расследования В. признал, что знал о беременности жены. В связи с этим суд квалифицировал его действия по п. «г» и «ж» ст. 102 УК РСФСР (п. «д» и «г» ст. 105 УК РФ) [Бюллетень Верховного Суда РФ. 2000. № 4. С. 11]. Суд отметил, что в данном случае ревность не имеет значения для квалификации рассматриваемого убийства, так как ее мотив не относит ревность к отягчающим обстоятельствам [2, с. 33].

В качестве примера причинения смерти с особой жестокостью беременной женщине можно привести случай, когда молодая женщина, желая иметь ребенка, познакомилась с беременной женщиной, находящейся на последнем сроке беременности, после этого совершила ее убийство, а ребенка извлекла из тела женщины.

Особенностью совершения данного убийства является то, что преступник заведомо знает о беременности потерпевшей. В том случае, если виновный субъект достоверно не знал о факте беременности потерпевшей, то квалифицировать данные действия со ссылкой на п. «г» ч. 2 ст. 105 УК РФ неправомерно.

Повышенная уголовная ответственность за данное преступление наступает также в связи с тем, что с моральной точки зрения лицо характеризуется как циничное и нагло попирающее установленные морально-правовые общественные и государственные устои [3, с. 211—230].

Совершение убийства с особой жестокостью с применением признаков садизма или издевательства, а также мучениями для потерпевшего лица является обстоятельством, которое отягчает любое преступление (п. «и» ч. 1 ст. 63 УК) [1, с. 57].

Об особенной опасности для общества данного преступления указывают обстоятельства его совершения, проявляемые в способе действий преступника, в безразличном отношении к испытываемым страданиям потерпевшим и другими лицами. На наш взгляд, что правильное применение рассматриваемого квалифицирующего признака — п. «д» ч. 2 ст. 105 УК РФ — зависит от понятия «особая жестокость» при совершении убийства.

Причисляя особую жестокость к обстоятельствам, которые отягчают убийство, законодательство в то же время не определяет критерии, по которым убийство должно признаваться совершенным с особой жестокостью. Отдельные следователи и судьи предпринимают попытки, чтобы ответить на данный вопрос при помощи заключения судебно-медицинского эксперта.

Так, Судебной коллегией по уголовным делам Верховного Суда РФ был отменен приговор нижестоящего суда по обвинению Б. по п. «г» ст. 102 УК РСФСР (п. «д» ч. 2 ст. 105 УК) за совершение убийства своей сожительницы В. Судебной коллегией было отмечено, что в суде не был допрошен эксперт, проводивший судебно-медицинскую экспертизу, в связи с чем осталось не выясненным, было ли совершено в данном случае убийство с особой жестокостью. Президиумом Верховного Суда РФ было отменено данное определение коллегии как незаконное, так как выяснение признака особой жестокости ст. 57 УПК РФ не относит к полномочиям эксперта [Бюллетень Верховного Суда РФ. 1999. № 4. С. 13].

Квалификация признака особой жестокости при совершении убийства может оказаться неверной, если не установлены и соответствующим образом не были оценены данные обстоятельства.

К примеру, Кемеровский областной суд осудил С. по п. «г» ст. 102 УК РСФСР (п. «д» ч. 2 ст. 105 УК РФ). Президиумом Верховного Суда РФ действия осужденной были переквалифицированы на ст. 103 УК РСФСР (ч. 1 ст. 105 УК РФ). Суд указал, что нанесение потерпевшему лицу нескольких ударов топором совершилось С. не как с осознания ею особой жестокостью, а опасением, что В. может расправиться с ней, так как он ранее угрожал ей и ее матери убийством. При данных обстоятельствах признание признака особой жестокости при совершении убийства являлось бы объективным вменением.

Изучение практики показывает, что судебные органы не всегда принимают во внимание, что действия, которые свидетельствуют об особой жестокости, должны совершаться непосредственно перед убийством либо в ходе его совершения.

Так, Ростовский областной суд, рассматривая уголовное дело по обви-

нению М., определил, что тот перед совершением убийства больше года пьянствовал и систематически избивал потерпевшую. Судебной коллегией по уголовным делам Верховного Суда РФ было указано, что М. при совершении покушения на убийство признака особой жестокости не проявил, в связи с чем она переквалифицировала его действия, признав, что совершенные истязания, хотя и предшествовали данному убийству, но непосредственно не были с данным преступлением связаны.

В ситуациях, когда умышленное убийство совершено в присутствии лиц, которые являются близкими потерпевшему, данное преступление должно быть квалифицировано по рассматриваемому признаку.

На указанное обстоятельство обратил внимание Пленум Верховного Суда РФ. В своем постановлении он подчеркнул, что должно быть установлено осознание субъектом причинения данным лицам особенных страданий. Чаще всего убийствами с особой жестокостью признаются те, которые были совершены на почве семейных ссор в присутствии детей.

Совершение убийства общеопасным способом Особенная часть УК РФ в качестве обстоятельства, которое отягчает уголовное наказание, прямо не указывает. В то же время в уголовном законе имеется указание на определенные орудия и средства, при помощи которых общеопасный способ может применяться в некоторых целях (п. «к» ч. 1 ст. 63 УК), включая совершение убийства.

С целью правильной квалификации совершенного убийства по п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ имеет важное значение определение способа его совершения в виде общеопасности. Нередко общеопасность способа не вызывает каких-либо сомнений. Указанное относится, к примеру, к тем случаям, когда убийство совершается при помощи взрыва.

Судебная практика неоднозначно решает вопрос о том, как необходимо понимать указание уголовного закона об общеопасном способе убийства, т.е. для какого числа потерпевших данный способ убийства должен образовывать опасность, которая влечет за собой применение п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ [5].

Данный вопрос возник, к примеру, в Верховном Суде РФ при рассмотрении уголовного дела по обвинению Ж., который был осужден по п. «д» ст. 102 УК РСФСР (п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ). Судом было установлено, что Ж., являясь общественным инспектором охотхозяйства, установив на своем участке двух браконьеров, совершил несколько выстрелов из своего ружья. Одним из выстрелов браконьер был убит. Судебной коллегией по уголовным делам Верховного Суда РФ действия осужденного Ж. были переквалифицированы на ст. 103 УК РСФСР (простое убийство), указав на то, что в данном случае отсутствует признак общеопасности совершенного преступления. По мнению надзорного органа, стрельба в двух человек не указывает на опасность убийства для многих лиц [4, с. 172].

В другом случае судом были квалифицированы действия подсудимого

по п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ. Суд указал на то, что подсудимый, разрешая личный конфликт с гражданами, произвел один из выстрелов в окно кафе, осознавал, что своими действиями создает реальную угрозу лишения жизни и причинения вреда здоровью для любого лица, находящегося в кафе (приговор Ленинградского областного суда от 23 декабря 2010 г. по делу № 2-48/10).

Проведенное в статье исследование позволяет сделать следующие выводы.

Совершение убийства женщины заведомо для преступника находящейся в состоянии беременности законодатель отнес к числу преступлений, совершенных при отягчающих обстоятельствах. Данное решение было вызвано тем, что виновный субъект, причиняя смерть беременной женщине, фактически совершает посягательство на две жизни — на потерпевшую и на жизнь плода ребенка. Принимая во внимание указанное обстоятельство, законодатель поставил под усиленную охрану жизнь женщины, находящейся в состоянии беременности.

Верное применение положений п. «д» ч. 2 ст. 105 УК РФ поставлено в зависимость от понимания признака «особой жестокости». Причисляя особую жестокость к обстоятельствам, которые отягчают убийство, законодатель вместе с тем не определяет критерии, по которым совершенное убийство должно признаваться совершенным с особой жестокостью.

Литература

1. Борисов, А. В. О некоторых проблемах производства дознания по очевидным преступлениям на объектах транспорта // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 9 (21). — С. 56—65.
2. Иванов, А. Л. Квалификация убийства малолетнего или иного лица, заведомо для виновного находящегося в беспомощном состоянии (п. «в» ч. 2 ст. 105 УК РФ) // Российский следователь. — 2014. — № 4.
3. Якушин, В. А. Некоторые вопросы квалификации убийств // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. — 2015. — № 2.
4. Афанасьева, О. Р. Нематериальные последствия насильственной преступности против личности: проблема определения, структуры и оценки / О. Р. Афанасьева, П. Б. Афанасьев // в сб.: Взаимодействие науки и бизнеса : Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции. Лаборатория прикладных экономических исследований имени Кейнса. — 2015.
5. Старостин, С. А. Убийства, совершаемые по найму. Тенденции и экспертная оценка / С. А. Старостин, В. И. Шиян, И. С. Ильин. — М., 2007.

References

1. Borisov, A. V. O nekotorykh problemakh proizvodstva doznaniya po ochevidnym prestupleniyam na ob'yektakh transporta [On some problems of the production of inquiries for obvious crimes at transport facilities] // 'Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 9 (21). — S. 56—65.
2. Ivanov, A. L. Kvalifikatsiya ubiystva maloletnego ili inogo litsa, zavedomo dlya vinovnogo nakhodyashchegosya v bespomoshchnom sostoyanii (p. «v» ch. 2 st. 105 UK RF) [Qualification of the murder of a minor or another person who is known to be in a

helpless state for the culprit (Section “c” of Part 2 of Art. 105 of the Criminal Code of the Russian Federation)]// Rossiyskiy sledovatel'. — 2014. — № 4.

3. Yakushin, V. A. Nekotoryye voprosy kvalifikatsii ubiystv [Some questions on the qualification of murders]// Vestnik Volzhskogo universiteta im. V. N. Tatishcheva. — 2015. — № 2.

4. Afanas'yeva, O. R. Nematerial'nyye posledstviya nasil'stvennoy prestupnosti protiv lichnosti: problema opredeleniya, struktury i otsenki [The intangible consequences of violent crime against a person: the problem of definition, structure and evaluation]/ O. R. Afanas'yeva, P. B. Afanas'yev // v sb.: Vzaimodeystviye nauki i biznesa : Sbornik nauchnykh statey po materialam mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Laboratoriya prikladnykh ekonomicheskikh issledovaniy imeni Keynsa. — 2015.

5. Starostin, S. A. Ubiystva, sovershayemyye po naymu [Assassin]. Tendentsii i ekspertnaya otsenka / S. A. Starostin, V. I. Shiyan, I. S. Il'in. — M., 2007.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС

УДК 94 (571.9)

© Петров Юрий Иванович

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

Историография истории таможенного дела России второй половины XIX — начала XX века

Аннотация. В статье приводится разбор трудов ученых второй половины XIX — начала XX столетия, исследовавших различные аспекты таможенного дела. Труды авторов не утратили актуальности сегодня и, безусловно, представляют большой научный интерес. Работа К. Н. Лодыженского считается первым систематическим исследованием истории таможенной политики в России. Ее источниковую базу составили уникальные документы из архивов государственных учреждений, включая подлинные дела таможенного ведомства. В. Витчевский в своем сочинении рассмотрел таможенную политику России, но большую часть труда посвятил исследованию таможенных тарифов XIX столетия. Уникальный по содержанию и объему труд Д. И. Менделеева — главное произведение ученого по этой проблематике — стал подробным комментарием к российскому таможенному тарифу 1891 г. Труд М. Н. Соболева — плод анализа многочисленных архивных материалов — и сегодня сохраняет научное значение для исследования истории экономики и экономической политики России. П. Б. Струве в курсе лекций рассматривает изменения государственной политики от протекционизма к относительной свободе на протяжении двух с половиной веков российской истории. Завершается статья анализом работы И. М. Кулишера, самого полного исследования применения различных ограничений в международной торговле в XIX — первой трети XX в.

Ключевые слова: история; историография; таможенное дело; таможенная политика; таможенный тариф; В. Витчевский; И. М. Кулишер; К. Н. Лодыженский; Д. И. Менделеев; П. Б. Струве; М. Н. Соболев.

© Yuriy Iv. Petrov

— Candidate of Historical Sciences, associate professor
of the department of customs law and organization
of the customs affairs, Law Institute
of the Russian University of Transport

Historiography of the Russia's customs history in the second half of the XIX-th — early XX-th centuries

Abstract. The article gives an analysis of the scientists' papers of the second half of the XIX-th — early XX-th centuries, who researched various aspects of the customs affairs. The works of the authors are still of great relevance nowadays and, undoubtedly are of great scientific interest. The work of K. N. Lodyzhensky is considered the first systematic study of the history of customs policy in Russia. The sources of the study were the unique documents from the archives of state institutions, including the true cases of the customs department. In his essay V. Vitchevsky considered the customs policy of Russia, but most of his work was devoted to the study of customs tariffs of the XIX-th century. D.I. Mendeleev's work unique in content and volume was a detailed commentary on the Russian customs tariff of 1891. The M. N. Sobolev's work was the result of the analysis of numerous archival materials, and it still remains scientific important for the study of the history of the economy and economic policy of Russia. In the course of his lectures P. B. Struve examined the changes of state policy from protectionism to relative freedom over two and a half centuries of Russian history. The article also gives the analysis of I. M. Kulisher's work, the most complete study of the application of various restrictions in international trade in the XIX-th — first third of the XX-th century.

Keywords: history; historiography; customs affairs; customs policy; customs tariff; V. Vitchevsky; I. M. Kulisher; K. N. Lodyzhensky; D. I. Mendeleev; P. B. Struve; M. N. Sobolev.

Историческое знание и историческая наука являются неотъемлемой частью нашей духовной и профессиональной культуры. Они учат уважительному отношению к наследию. Дореволюционную отечественную историческую науку отличала последовательность и настойчивость в познании тех глубинных явлений, которые определяли вектор важнейших событий в нашей стране. Исследователи истории находили разные формы для выражения своего понимания прошлых исторических событий (лекционные курсы, монографии, статьи). Охватывая взором пройденный путь и предлагая на суд читателей собственный взгляд, каждый выделял те рубежи, которые на основании его теоретических воззрений и исторической концепции считал в истории России главными. Таким образом складывалась картина событий, происходивших в той или иной отрасли государства.

Активно к изучению истории таможенного дела и таможенной политики приступили в России в середине XIX в. В это время стали выходить как специализированные работы, посвященные данной тематике, так и работы по смежным направлениям, например финансам. Этому процессу спо-

собствовало активно развивающаяся после отмены крепостного права торговля, железнодорожный бум 1870-х гг., позволивший создать сеть железных дорог в европейской части России, наконец, промышленный подъем 1868—1872 гг. в Европе, способствовавший привлечению иностранного капитала в Россию. Активизировалось и общественное движение, проявляя все больший интерес к данной сфере государственной деятельности. Таможенные тарифы стали приковывать пристальное внимание широких слоев общественности.

Первым систематическим исследованием истории таможенной политики России стал труд Константина Николаевича Лодыженского [1], охватывающий период российской истории с момента выхода Новоторгового устава 1667 г. до конца XIX в. В работе автор пришел к выводу, что «внутренняя история народа не может быть признана всесторонней и полной, если в ней не затрагивается вопрос о последовательном ходе изменений, которым подвергалась его таможенная политика» [2, с. 3]. Интерес к данному исследованию появился у Лодыженского, когда он после окончания Московского университета поступил на службу в Министерство финансов, где в это время шла активная работа по пересмотру таможенного тарифа. Объясняя причину, побудившую его взяться за это исследование, и его значение, автор писал: «История нашего тарифа совершенно не исследована, своеобразная и чрезвычайно характерная таможенная система Петра Великого не разработана в нашей исторической литературе, ряд чрезвычайно осмысленных тарифов, изданных при Екатерине II, вовсе не подвергался исследованию, а между тем изучение этой интереснейшей эпохи нашей экономической политики представляло бы тем большее значение, что она имеет некоторую аналогию с переживаемым нами, с 1857 г. временем» [2, с. 5].

Источниковую базу научного труда Лодыженского составили уникальные документы из архивов государственных учреждений, в том числе подлинные дела таможенного ведомства. Автор вынужден был прибегнуть и к обширной литературе XVIII—XIX вв., чтобы изучить характер борьбы по вопросам внешнеторговой политики России, а также для выяснения экономических воззрений лиц, с участием или под влиянием которых разрабатывались и принимались тарифы.

Особое внимание обращает на себя глава, посвященная таможенной политике времен Екатерины II, раскрывающая сложный процесс разработки и принятия тарифов. Из нее можно узнать о личных воззрениях императрицы, среди которых такие мысли как то, что интересы промышленности не всегда совпадали с интересами промышленников.

Характеризуя переход к умеренно покровительственной системе в середине XIX в., Лодыженский использовал документы, позволяющие понять отдельные причины перемен в таможенной политике. Среди них наибольший интерес представляют петиции фабрикантов и промышлен-

ников с ходатайствами в связи с предстоящим принятием в 1857 г. нового тарифа.

Книга автора вызвала большой интерес не только у специалистов, но и в широких общественных кругах, свидетельством тому стали многочисленные отклики и рецензии. По обширности представленного материала, богатству новых сведений и использованных источников, освещающих таможенную политику России за ее 200-летнюю историю, труд Лодыженского занял выдающееся место в отечественной историко-экономической литературе.

Сочинение Валентина Витчевского [3], опубликованное в 1909 г., охватывает торговую, таможенную и промышленную политику Российской империи на протяжении двух веков — XVIII и особенно XIX. При Петре Великом усилиями правительства торговля и промышленность сделали значительный шаг вперед в своем развитии. Усматривая во внешней торговле фискальный характер, правительство Петра сосредоточило в своих руках наиболее важные предметы торговли, продажа которых составляла монополию государства. Показывая это, автор раскрывает взаимосвязи между развитием промышленности внешней и внутренней торговли и влиянием их на формирование таможенной политики. Волны меркантилизма и протекционизма сменялись относительно короткими периодами либерализации. Меркантилизм был созвучен и замыслам Петра. Но говорить о какой-либо шаблонной программе, которой Петр руководствовался, не приходится, он шел своим собственным путем. И в последние годы жизни император всецело перешел на путь протекционизма. В некотором роде фритредерский Новоторговый устав 1667 г. заменил в 1724 г. таможенным тарифом.

Автор, не проводя детального анализа таможенной политики правительств после смерти Петра, все же отмечает, что сразу же проявилось недовольство мерами великого предшественника, его таможенным тарифом. В 1731 г. правительство Анны Иоанновны пересмотрело таможенный тариф 1724 г., значительно снизив размеры ввозных пошлин. Екатерина II, придерживаясь взгляда, что «торговля уходит оттуда, где ее угнетают, и приходит туда, где не мешают ее спокойному развитию», все же была далека от того, чтобы открыть границы для беспрепятственной свободной торговли. На этом основывалась и ее таможенно-тарифная политика.

Основное внимание автор уделил рассмотрению торговой и таможенной политики, проводимой правительствами в XIX столетии. Таможенная политика осуществлялась посредством таможенно-тарифного регулирования, поэтому именно исследованию тарифов в правление Александра I, Николая I, Александра II, Александра III и Николая II автор посвятил большую часть своего труда. Особое внимание он уделил действующим лицам, определяющим содержание таможенной политики страны на каждом этапе: Петру I, Екатерине II, Александру I, министрам финансов Канкрину,

Бунге, Вышнеградскому, Витте и др. В работе также показана драматическая борьба по коренным вопросам экономической политики России на ключевых этапах ее модернизации.

Объемистый трактат Дмитрия Ивановича Менделеева [4] был опубликован в 1892 г. Он стал главным произведением ученого по этой проблематике, представляя собой подробные комментарии к таможенному тарифу 1891 г. с экономическим обоснованием принятых в нем ставок обложения по отдельным видам товаров, описанием состояния основных отраслей и выяснением перспектив их развития.

В работе автор поставил перед собой задачу показать связь, существующую в стране между развитием промышленности и ее таможенным тарифом, для этого он знакомит читателя с ввозом товаров в страну и вывозом их за рубеж и с условиями их производства и потребления.

Исходным материалом для всего анализа автору послужил действующий на тот момент таможенный тариф по европейской торговле, он его приводит в работе полностью. Для того же, чтобы показать, что предстоит в таможенном обложении, и продемонстрировать связь с прошлым, он приводит тарифные ставки, которые действовали с 1841 г., а во второй главе дает краткую историю прошлых таможенных тарифов России.

Новеллой исследования Менделеева стала концепция «тарифа разумного», согласно которой кроме первичного протекционизма, желающего создать экономику, самостоятельно себя обеспечивающую, а также охранительного протекционизма, существует рациональный протекционизм, устанавливающий высокие таможенные пошлины на те товары, производство которых имеет шансы получить свое внутреннее развитие.

Обосновывая свою концепцию, ученый обращается к мировому и отечественному историческому опыту внешней торговли и таможенной политике, широко используя собственные наблюдения и знания, полученные при изучении разных отраслей русской промышленности.

Менделеев видел сущность протекционизма не в высоте пошлин на ввозимые товары и, тем более, не в запрете ввоза, а в создании экономических условий для развития промышленности. Ученый пришел к выводу, что правильным «толковым» тарифом следует считать только такой, в котором каждый вид и род товаров обсужден в отдельности, а не в какой-либо теоретической абстракции — фритредеров или протекционистов. Первостепенное значение он придавал обоснованию принципов таможенного протекционизма.

Широкий круг использованных источников, обширность представленного материала, тщательность его обработки и систематизации сделали «Толковый тариф» своеобразной экономической энциклопедией пореформенной России.

Диссертационное исследование Михаила Николаевича Соболева «Таможенная политика России во второй половине XIX века», легло в основу

его одноименного труда [5]. Эта работа представляет собой, по утверждению самого ученого, плод шестилетних архивных изысканий. В работе показано, что в сложном механизме формирования таможенно-тарифной политики России доминирующая роль принадлежала государству, при этом на второй план отступали даже интересы самых влиятельных общественных групп. Государство стремилось извлечь из таможенных пошлин наибольший доход, и это ему удавалось. Положение Соболева подтверждается статистическими данными. В XIX — начале XX вв. таможенные пошлины составляли в российском бюджете около 10—15% его доходной части. По фискальному значению эти сборы уступали в начале XX в. лишь доходам от винной монополии.

Исследование автором было проведено на основе большого объема архивных материалов, в частности архивов министерства финансов и архива Государственного Совета, а также с привлечением материалов Публичной библиотеки и Библиотеки ученого комитета министерства финансов. Эта работа привела автора к заключению о преобладающем влиянии в русской таможенной политике фискальных интересов государства. Отсюда и сформулированное им положение: Преобладающим принципом таможенной политики России является фискализм, а не протекционизм. Протекционное влияние на промышленность являлось скорее отраженным результатом высоких фискальных пошлин, доказательству приведенных положений автор и посвятил научное исследование.

В работе автор не ставил перед собой задачу специального исследования отдельных отраслей русской промышленности, их технического и экономического прогресса под влиянием таможенных пошлин, условий развития и пр. Такого рода исследования, по его мнению, должны были стать результатом отдельной монографии, и такого рода работы осуществлены за рубежом. Автор же касается только общих итогов развития русской промышленности во второй половине XIX столетия, связывая их с влиянием таможенного тарифа.

Точно так же автор не касается истории специальных тарифов, разработанных в то время в России: Финляндского, Закавказского и Азиатского, поскольку они имели ограниченный круг действия и разрабатывались с учетом особых местных условий.

В своем изложении автор широко использует цитаты из официальных документов, чтобы наиболее точно передать характер выражений тех или других течений таможенной политики.

В марте 1917 г. члены Российской академии наук, рассматривая вопрос об избрании Петра Бернгардовича Струве ординарным академиком, отметили одно из главных достоинств его научных трудов, это то, что он умел объединить наблюдаемые факты в представляющие интерес для экономиста категории и осветить экономической теорией взаимную связь явлений и их историческую преемственность. Это характерно и для рассмат-

риваемой работы [6], являющейся курсом лекций по истории внешнеторговой политики России, охватывающей период с принятия Новоторгового устава 1667 г. до конца XIX в. Безусловным достоинством труда является органичное включение теоретической проблематики в конкретно исторический материал, следование проблемному подходу при разработке темы и полемичности при выявлении спорных вопросов российской экономической политики.

Автор детально рассматривает каждое движение государственной политики от протекционизма к относительной свободе торговли и наоборот. Характеризуя каждый новый тариф, он рассматривает экономические последствия, которые им вызывались. Кроме того Струве рассматривает общие вопросы таможенной политики, при этом анализирует исторический опыт в этой сфере таких стран, как Англия и Испания. Об эрудиции автора свидетельствует богатство фактического материала, обширность привлеченных литературных источников и наличие в курсе многочисленных исторических персонажей. Работа изобилует множеством точных наблюдений, интересных оценок и оригинальных выводов. Вместе с тем очевидна несбалансированность курса, разная степень проработки автором конкретных вопросов и тематических сюжетов, недостаточная аргументированность некоторых суждений.

Иосиф Михайлович Кулишер — известный экономист, историк народного хозяйства, автор многих работ по экономической истории Средних веков и начального периода Нового времени. Его можно считать одним из основоположников экономической истории как науки в России. Многие его историко-экономические исследования явились результатом систематизации большого фактического материала и получили высокую оценку как российских, так и зарубежных историков и экономистов.

Работа Кулишера «Основные вопросы международной торговой политики» [7] — самое полное исследование применения различных ограничений в международной торговле в XIX — первой трети XX вв. В ней показано, как к середине XIX в. в Западной Европе в результате заключения государствами двусторонних договоров, предусматривающих право наибольшего благоприятствования, сложился режим свободной торговли.

Автор анализирует причины, по которым, начиная с 1870-х гг., постепенно вновь наступает торжество протекционистской идеологии, вылившейся в агрессивный протекционизм начала XX в., логическим исходом которого стала Первая мировая война. Рассматривая основные вопросы международной торговой политики, он пытается установить соотношение торговой политики с таможенной. По его мнению, органом торговой политики «является не только государство, но и всякого рода общественные организации», что же до таможенной политики, то ее государство всецело монополизирует, не разделяя ни с кем [8, с. 9].

В завершении своего труда, рассматривая общий характер таможенных

пошлин и таможенных тарифов, И. М. Кулишер приходит к заключению, что таможенная политика на девять десятых — это политика импортных пошлин, политика поощрения собственной промышленности. Она отличается торгово-охранительным характером и подчас обоснована не только экономическими, но и политическими соображениями государства.

Литература

1. Лодыженский, К. Н. История русского таможенного тарифа. — СПб., 1886.
2. Лодыженский, К. Н. История русского таможенного тарифа. — Челябинск, 2005.
3. Витчевский, В. Торговая, таможенная и промышленная политика России от Петра Великого до настоящего времени. — СПб., 1909.
4. Менделеев, Д. И. Толковый тариф или исследование о развитии промышленности России в связи с ее общим таможенным тарифом 1891 года. — СПб., 1892.
5. Соболев, М. Н. Таможенная политика России во второй половине XIX века. — Томск, 1911.
6. Струве, П. Б. Торговая политика России. — СПб., 1913.
7. Кулишер, И. М. Основные вопросы международной торговой политики : в 2 ч. — Пг., 1918—1919.
8. Кулишер, И. М. Основные вопросы международной торговой политики. — Челябинск, 2002.

References

1. Lodyzhenskiy, K. N. Istoriya russkogo tamozhennogo tarifa [History of the Russian customs tariff]. — SPb., 1886.
2. Lodyzhenskiy, K. N. Istoriya russkogo tamozhennogo tarifa [History of the Russian customs tariff]. — Chelyabinsk, 2005.
3. Vitchevskiy, V. Torgovaya, tamozhennaya i promyshlennaya politika Rossii ot Petra Velikogo do nastoyashchego vremeni [Russia's trade, customs and industrial policy from Peter the Great to the present]. — SPb., 1909.
4. Mendeleyev, D. I. Tolkovyy tarif ili issledovaniye o razvitii promyshlennosti Rossii v svyazi s yeye obshchim tamozhennym tarifom 1891 goda [Explanatory Tariff or a study on the development of Russian industry in connection with its general customs tariff of 1891]. — SPb., 1892.
5. Sobolev, M. N. Tamozhennaya politika Rossii vo vtoroy polovine XIX veka [The customs policy of Russia in the second half of the XIX century]. — Tomsk, 1911.
6. Struve, P. B. Torgovaya politika Rossii [Trade Policy of Russia]. — SPb., 1913.
7. Kulisher, I. M. Osnovnyye voprosy mezhdunarodnoy trgovoy politiki [Major Issues of International Trade Policy]: v 2 ch. — Pg., 1918—1919.
8. Kulisher, I. M. Osnovnyye voprosy mezhdunarodnoy trgovoy politiki [Main issues of international trade policy]. — Chelyabinsk, 2002.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС

УДК 94(47).084.1

© **Мамина О. И.**

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

© **Химич Т. М.**

— кандидат исторических наук, доцент кафедры
«Теория права, история права и международное право»
Юридического института Российского университета транспорта

Роль А. Ф. Керенского в Октябрьской революции 1917 года

Аннотация. В статье рассматривается политическая карьера А. Ф. Керенского, указана важная роль «Прогрессивного блока», во главе которого он стоял. Основное внимание уделено разворачивающимся событиям 1917 г., в которых Керенский сыграл одну из ключевых ролей.

Ключевые слова: Временное правительство; Государственная Дума; «Прогрессивный блок»; свержение монархии в России; Николай II; рабоче-крестьянский Петроградский совет; партия эсеров; коалиционное правительство; Учредительное Собрание; «мятеж Керенского-Краснова»; генерал Л. Г. Корнилов; военный и морской министр России.

© **Oksana Iv. Mamina**

— Candidate of Law, associate professor
of the department of theory of law, history
of law and international law, Law Institute
of the Russian University of Transport

© **Tatiana M. Khimich**

— Candidate of Historical Sciences, associate professor
of the department of theory of law, history
of law and international law, Law Institute
of the Russian University of Transport

The role of A. F. Kerensky in the October Revolution of 1917

Abstract. The article deals with the political career of A. F. Kerensky, identifies the important role of the “Progressive Block” headed by him. Special atten-

tion has been paid to the events of 1917 where A. F. Kerensky played a key role.

Keywords: Provisional Government; The State Duma; “Progressive Block”; the overthrow of the Russia’s monarchy; Nicholas II; Workers 'and Peasants' Council in Petrograd; Socialist Revolutionary Party; coalition government; Constituent Assembly; “Kerensky-Krasnov rebellion”; General L. G. Kornilov; military and maritime minister of Russia.

1917 год — переломный этап в истории Российского государства: в ходе февральских событий было свергнуто самодержавие, в ходе октябрьских — большевики пришли к власти.

Впрочем, октябрьского переворота 1917 г. можно было избежать. Власть находилась в руках Временного правительства, которое не предприняло реально ничего, чтобы остановить надвигающуюся катастрофу. Главой Временного правительства в последние месяцы его существования был А. Ф. Керенский (1881—1970).

А. Ф. Керенский родился в Симбирске в 1881 г. в дворянской семье. В 1904 г. окончил юридический факультет Петербургского университета и затем вплоть до 1912 г. был адвокатом.

Политическая карьера Керенского началась в 1912 г., когда фракция трудовиков в Государственной Думе предложила ему участвовать в новых выборах от г. Вольска (Саратовская губерния). В итоге фракция получила в Думе 10 мест, а ее главой стал А. Ф. Керенский.

Александр Федорович был одним из ярчайших ораторов Думы, который говорил со скоростью «44 слов в минуту» [7, с. 210]. В последние перед революцией годы он выступал с резкой критикой царя и правительства. Широкую известность получила его речь, произнесенная на вновь открывшемся заседании Думы 1 ноября 1916 г.: «Правительство, не желая считаться с общественным мнением, задушив печать, задушив все общественные организации, презрительно отнесясь даже к большинству Государственной Думы, в то же время в своей деятельности руководствуется нашептываниями и указаниями безответственных кружков, руководимых презренным Гришкой Распутиным. Неужели, господа, все, что мы переживаем, не заставит нас единодушно сказать: главный и величайший враг страны не на фронте, он находится здесь, между нами, и нет спасения стране, прежде чем мы единодушным и единым усилием не заставим уйти тех, кто губит, презирает и издевается над нашей страной» [7, с. 210—211]. Керенский также резко критиковал первого министра страны Штюмерера, обвиняя его в лоббировании интересов Германии, с которой Россия находилась в состоянии войны.

В августе 1915 г. в Думе был создан так называемый «Прогрессивный блок». Он стал важным инструментом радикальной оппозиции, позволяющим использовать парламент для издания необходимых законопроектов

и давления на существующий режим. Одним из лидеров блока стал А. Ф. Керенский. Ряд историков считает, что блок имел ярко выраженный масонский характер. Исполняя решения, принятые за границей, он дестабилизировал обстановку в стране и подрывал основы российской государственности. О лидерах масонов, в числе которых были А. Гучков, П. Милюков, Г. Львов, А. Керенский и др., говорилось позже, что они «продали Россию в угоду Западу». Думается, такая точка зрения не совсем верна. Сам Керенский пишет по этому поводу: «я счел своим долгом опровергнуть такую абсурдную трактовку великих и трагических событий, которые определили величайший поворот в истории России» [2, с. 62]. Далее он сообщает, что «при создании каждая ложа (в том числе и ложа в Думе — уточнение авторов) получала полную автономию. Ни один орган ордена не имел права вмешиваться в работу ложи...» [2, с. 63]. Таким образом, Керенский опровергает возможность давления на думских масонов из-за рубежа.

Важность значения Прогрессивного блока сложно переоценить. Это объединение в итоге достигло своей цели: самодержавие было свергнуто, а практически все лидеры блока (Гучков, Милюков, Родзянко, Керенский, Коновалов, Ефремов и др.) вошли в состав Временного правительства.

23 февраля 1917 г. Керенский стал одним из инициаторов запроса 30 членов Государственной Думы председателю Совета министров по поводу прекращения работ на Путиловском и Ижорском заводах: «Что... намерены они (председатель Совета министров, Военный и Морской министры — уточнение авторов) предпринять для восстановления нормальных условий производства?» [5, с. 19]. Такой запрос носил явно провокационный характер и подстегивал рабочих к продолжению забастовок. 25 февраля Керенский первым ставит подпись под обращением к министрам внутренних дел и юстиции по поводу незаконных действий чинов министерства внутренних дел по отношению к профессиональным организациям рабочих [5, с. 42].

Разумеется, Керенский сочувствовал последним, и следовательно, подогревал их революционные настроения. Активную роль сыграл Александр Федорович в отстранении от царского престола великого князя Михаила Александровича, в пользу которого, как известно, отрекся от трона Николай II. Совещание по этому поводу состоялось 5 марта. На этом совещании, по словам французского посла М. Палеолог, «Родзянко, Некрасов и Керенский заявили, что объявление нового царя разнуздает революционные страсти и повергнет Россию в страшный кризис» [4, с. 363]. Мысль о регентстве Михаила, предложенная Гучковым, вызвала у Керенского «припадок бешенства, град ругательств и угроз». Когда Михаил все же решил отречься, Керенский закричал: «Ваше высочество, вы — благороднейший из людей!» [4, с. 364]. Также Керенский заявил, что вся власть вскоре будет передана Учредительному собранию.

В стране образовались два правящих органа: Временное правительство,

носившее буржуазный характер и рабоче-крестьянский Петроградский совет. Керенский оказался единственным из политических деятелей, вошедший в состав правительства как министр юстиции и в число руководителей Совета. Здесь в полной мере проявилась способность Керенского лавировать между противостоящими силами. Кроме этого Керенский, очевидно, осознал, что такое положение поможет ему в удобный момент захватить власть. Также в марте 1917 г. Керенский стал членом партии эсеров (социалисты-революционеры).

Весной 1917 г. произошли важные события, во многом изменившие расстановку сил. Перед Временным правительством стояли четыре важные задачи: решить вопрос о земле, в чем было заинтересованно крестьянство, рабочий вопрос, а также вопрос о власти (его предполагалось решить через созыв Учредительного Собрания) и, пожалуй, самый актуальный вопрос — о войне. Временное правительство уже 3 марта заявило о стремлении вести войну до победного конца [6, с. 54—55]. Это подтверждалось нотой Милюкова от 18 апреля [6, с. 63]. Такие решения шли вразрез с желаниями простого народа, уставшего от тягот военного времени. Почти во всех крупных городах прошли демонстрации протеста. Гучков (военный министр) и Милюков (министр иностранных дел) ушли в отставку. Керенский стал военным и морским министром России [3, с. 20]. Это позволило ему сосредоточить в своих руках большую власть и фактически стать главой нового коалиционного правительства, в которое, кроме представителей либеральных партий, вошли представители меньшевиков и эсеров. Начался, пожалуй, самый яркий период в биографии Керенского — он становится самым популярным человеком в стране. Однако распорядиться должным образом своей властью он не смог.

Вместо того, чтобы стабилизировать обстановку внутри страны и созвать наконец обещанное Учредительное Собрание, Керенский задумал провести наступательные действия на фронте, продолжая, таким образом, политику Милюкова и Гучкова. Однако необходимо отметить, что подробный план крупного наступления русских армий был разработан еще в конце 1916 г. и утвержден январем 1917 г. Николаем II. Интенсивная подготовка к наступлению велась в феврале—марте. На фронт поступало большое количество как оружия, так и живой силы. Сам Керенский много времени проводил на фронте, действуя, по своему обыкновению, увещеваниями, за что солдаты прозвали его «главноуговаривающий». Впрочем, на многих, например, на казаков, уговоры действовали [6, с. 66—67]. Наступление началось 18 июня, но успеха не имело. Продвижение русских войск было незначительным, а потери большими. Вскоре немецко-австрийская армия остановила русские части и в свою очередь перешла в наступление. Уже в первые две недели боев русская армия потеряла более 100 тыс. солдат и офицеров и начала оставлять Галицию [3, с. 21]. Из этого следует, что деятельность Керенского как военного министра была крайне неудачной.

Вскоре, однако, ему пришлось переключиться на решение внутривнутриполитических задач. Известие о крупном поражении и больших потерях армии вызвало взрыв возмущения по всей стране. В Петрограде начались стихийные вооруженные манифестации. В столицу прибыло около 20 тыс. вооруженных моряков из Кронштадта. 4 июля солдаты столичного гарнизона вышли на улицы под радикальными лозунгами отставки правительства, к ним примкнули рабочие. Эта акция называлась «мирная вооруженная демонстрация» и была во многом инспирирована большевиками. Первый министр Львов не знал, что делать, но Керенский, находившийся в это время на фронте, потребовал решительных мер. В итоге в город были введены верные правительству войска, и беспорядки были временно приостановлены. Львов ушел в отставку, и Керенский занял его место. Последовало разоружение отрядов рабочих, разгром большевистских газет, лидеры большевиков были арестованы. Большую помощь в подавлении демонстраций оказал Керенскому генерал Л. Г. Корнилов. Что же касается самого Александра Федоровича, то он проявил в июльских событиях такие качества, как решительность и умение найти себе сторонников.

Г. Герасименко писал, что правительство Керенского «действовало преимущественно насильственными методами. В стране установился диктаторский режим. Сущность его... следует квалифицировать как правоцентристскую “демократическую диктатуру”» [1, с. 67—68]. С этой точкой зрения вряд ли можно согласиться: А. Ф. Керенский не был диктатором хотя бы потому, что постоянно обещал провести выборы в Учредительное Собрание, чему мешало решение сиюминутных проблем. К тому же свободы, провозглашенные манифестом Временного правительства от 3 марта (слова, печати, союзов, вероисповеданий и т.д.), никто не отменял. 8 июля Временное правительство издало декларацию, где промышленникам рекомендовалось ограничить рабочий день восьмью часами, также были обещания решить вопросы о власти (путем созыва Учредительного Собрания) и о земле (путем издания соответствующего закона). Однако обещания выполнены не были.

Некоторые историки считают, что Керенский стремился к усилению личной власти. Это предположение подтверждает тот факт, что Александр Федорович так и не провел выборы в Учредительное Собрание, сторонником которых являлся в первые месяцы революции. Кроме того, он в августе 1917 г. жесткой рукой подавил ставивший под угрозу его положение так называемый «Корниловский мятеж»: верховный главнокомандующий армии Л. Г. Корнилов потребовал от Керенского немедленно передать власть ему в руки, отправить в отставку всех членов Временного правительства, объявить Петроград на военном положении. Керенский отправил Корнилова в отставку, объявив, что тот посягает на завоеванные революцией права граждан, свободу и порядок в стране [6, с. 88—89]. Наступление корниловцев на Петроград захлебнулось, во многом благода-

ря активности большевистских агитаторов, призванных Керенским на помощь, а сам Корнилов был арестован. И вновь Керенский проявил завидную решительность, а также умение лавировать между противоборствующими силами. Впрочем, о том, что Александр Федорович все же не слишком дорожил личной властью, свидетельствуют события осени 1917 г., когда страна впала в глубокий кризис, затронувший практически все сферы жизни.

Временному правительству во главе с Керенским не удалось решить четыре основных вопроса, поставленных перед ними революцией: о власти, о войне, о земле и о рабочих. Снизился уровень производительных сил, кризис охватил русскую деревню, столица России — Петроград — оказалась под угрозой голодной зимы. В данных условиях Керенский не сделал решительно ничего для того, чтобы укрепить свою личную власть, а следовательно, и государственность в стране. Естественным результатом действия всех вышеописанных факторов стала революция 25 октября 1917 г. Власть перешла в руки большевиков. Этому способствовала благоприятная обстановка в Петрограде, где популярность Керенского резко снизилась. Что же касается широких народных масс, то они, как было сказано во введении, были пассивны и участия в революционных событиях не принимали.

Утром 25 октября, переодевшись матросом, Керенский бежал из Зимнего дворца. Возможно, это стало главной причиной необычайной легкости победы большевиков: временное правительство лишилось командования, а солдаты, охранявшие Зимний, потеряли в лице Керенского своеобразный символ, который они готовы были защищать.

В начале ноября Керенский попытался вернуть власть, приняв участие в «мятеже Керенского-Краснова», однако мятеж был подавлен. Александр Федорович бежал на Дон, а в 1918 г. — во Францию, где, по словам М. Палеолог, был принят весьма холодно [4, с. 13]. Его государственная деятельность в России подошла к финалу.

Литература

1. Герасименко, Г. А. Трансформация власти в России в 1917 году // Отечественная история. — 1997. — № 1.
2. Керенский, А. Ф. Россия на историческом повороте. Мемуары. — М., 1993.
3. Медведев, Р. А. Русская революция 1917: победа и поражение большевиков. — М., 1997.
4. Палеолог, М. Царская Россия накануне Революции. — М., 1991.
5. Февральская революция 1917 года : сб. документов и материалов / сост. О. А. Шашкова. — М., 1996.
6. Хрестоматия по отечественной истории (1914—1945 гг.) / под ред. А. Ф. Киселева, Э. М. Щагина. — М., 1996.
7. Яковлев, Н. 1 августа 1914 года. — М., 1993.

References

1. Gerasimenko, G. A. Transformatsiya vlasti v Rossii v 1917 godu [Transformation

of power in Russia in 1917]// Otechestvennaya istoriya. — 1997. — № 1.

2. Kerenskiy, A. F. Rossiya na istoricheskom povorote. Memuary [Russia at a historic turn]. — M., 1993.

3. Medvedev, R. A. Russkaya revolyutsiya 1917: pobeda i porazheniye bol'shevikov [The Russian Revolution of 1917: Victory and Defeat of the Bolsheviks]. — M., 1997.

4. Paleolog, M. Tsarskaya Rossiya nakanune Revolyutsii [Tsarist Russia on the eve of the Revolution]. — M., 1991.

5. Fevral'skaya revolyutsiya 1917 goda [February Revolution of 1917: Sat. documents and materials]: sb. dokumentov i materialov / sost. O. A. Shashkova. — M., 1996.

6. Khrestomatiya po otechestvennoy istorii (1914—1945 gg.) [Readings on national history (1914-1945)] / pod red. A. F. Kiseleva, E. M. Shchagina. — M., 1996.

7. Yakovlev, N. Pervoe Avgusta 1914 goda [August 1, 1914]. — M., 1993.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС

УДК 339.7:355/359

© **Мамина О. И.**

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

© **Химич Т. М.**

— кандидат исторических наук, доцент кафедры
«Теория права, история права и международное право»
Юридического института Российского университета транспорта

Таможенная война между Россией и Германией в конце XIX — начале XX веков

Аннотация. В статье рассматривается таможенная политика России и Германии в конце XIX — начале XX вв. Анализируются напряженные отношения между этими странами, которые привели к таможенной войне, а также рассматриваются их взаимоотношения в начале XX в.

Ключевые слова: торгово-таможенная политика; Россия и Германия в конце XIX — начале XX вв.; экономика России в конце XIX — начале XX вв.; таможенный тариф; протекционизм.

© **Oksana Iv. Mamina**

— Candidate of Law, associate professor
of the department of theory of law, history
of law and international law, Law Institute
of the Russian University of Transport

© **Tatiana M. Khimich**

— Candidate of Historical Sciences, associate professor
of the department of theory of law, history
of law and international law, Law Institute
of the Russian University of Transport

The Customs war between Russia and Germany in the late XIX-th — early XX-h centuries

Abstract. The article deals with the customs policy of Russia and Germany in the late XIX-th — early XX-h centuries. There have been analyzed the tense

relations between these countries that led to the customs war, and also considered their relationship at the beginning of the XX-th century.

Keywords: trade and customs policy; Russia and Germany in the late XIX-th — early XX-th centuries; Russian economy in the late XIX-th — early XX-th centuries; customs tariff; protectionism.

Торгово-таможенная политика правительства оказывала заметное влияние на состояние ее торговых отношений с другими странами. Борьба России и Германии в тарифной и финансовой сфере отражала глубокие качественные изменения в экономике обеих стран, привела к новому соотношению сил и имела следствием углубление противоречий между странами.

Тенденция к усиленному протекционизму, — считал С. Л. Покровский, — укрепились в связи с ростом монополистических объединений капитала, обострения борьбы за рынки, в частности за русский рынок, появлением новых форм борьбы капиталистических монополий (демпинг), поворотом в сторону аграрного протекционизма в Германии. В действительности «русская таможенная политика второй половины XIX века явилась попытка сочетать покровительство национальной индустрии с заботой об активном торговом балансе и о возможном увеличении таможенного дохода» [10, с. 275—276].

Основная доля российского товарооборота приходилась на европейскую торговлю. Особенно велико было ее значение для экспорта России. Основных партнеров России по торговле было не много: около 80% всего вывоза приходилось на семь европейских государств — Германия, Великобритания, Франция, Голландия, Австро-Венгрия, Италия, Бельгия. Более 60% всего импорта поступало из четырех европейских стран — Германии, Великобритании, Франции и Австро-Венгрии.

Во внешней торговле России второй половины XIX в. ведущее положение занимали Германия и Англия, причем особенно быстрыми темпами росли торговые связи с Германской империей. К началу 1890-х г. Германия уже прочно заняла место среди высокоразвитых индустриальных стран и уже к концу столетия вытеснила Англию с занимаемых позиций.

Структура экспорта России в конце XIX в. соответствовала структуре экспорта аграрной страны: в подавляющем большинстве вывоз состоял из «жизненных припасов» (37, 5%), сырья (55%), животных (4,5%) и всего на 2,5% из фабричных и ремесленных изделий. Россия являлась одной из ведущих хлебных держав мира — стоимость хлебного вывоза давала ей около половины ценности всего экспорта [6, с. 38]: германский хлебный рынок поглощал свыше четверти всего экспортируемого Россией зерна. Она удовлетворяла свыше 40% всех потребностей Германии в иностранном зерне. Что касается промышленности, то в конце XIX в. практически единственной ее отраслью, имевшей значение для экспорта, являлась нефтя-

ная промышленность [6, с. 119]. В конце XIX в. крупнейшие разрабатываемые месторождения нефти в мире принадлежали США и России.

Как источник капиталов и импортер зерна, Германия имела чрезвычайно важное значение для финансово-промышленной политики России. Германская тяжелая промышленность постепенно становилась крупнейшим поставщиком промышленного сырья, машин и оборудования на российский рынок. Таким образом, и германская промышленность, и русское сельское хозяйство были заинтересованы в развитии экспорта.

В 1892 г. И. А. Вышнеградского в Министерстве финансов сменил С. Ю. Витте. Важнейшей составной частью «системы» Витте являлась таможенная защита отечественной промышленности от иностранной конкуренции с помощью высоких пошлин на импортируемые товары. Соответственно основы этой политики были заложены еще при Вышнеградском таможенным тарифом 1891 г. Именно в государственном вмешательстве в экономику Витте видел фактор, способный обеспечить ускоренный рост отечественной индустрии и превратить Россию в промышленно развитую державу. Парируя с русскими аграриями, он отмечал, что «из всех видов покровительства таможенная защита земледелия оправдывается наименее» [2, с. 199]. Личность Витте достаточно импонировала Александру III, близки оказались императору и взгляды министра на вопрос о торговом соглашении с Германией.

В отличие от Вышнеградского, Витте действовал более решительно в отношении Германии. Он предложил установить два таможенных тарифа: объявить тариф 1891 г. «пониженным» и выработать еще второй, максимальный, который и должен был бы применяться к странам, отказывающимся России в праве наиболее благоприятствуемой нации. Германии было заявлено, что Россия не будет применять максимальный тариф, при условии представления подробного перечня германский пожеланий до 20 января (1 февраля). Маршал с опозданием (лишь 20 февраля (4 марта)) вручил П. А. Шувалову ноту, содержащую германские требования в полном объеме в обмен на предоставление своего (германского) конвенционного тарифа:

- 1) значительное понижение ставок тарифа 1891 г.;
- 2) понижение ставок финляндского тарифа;
- 3) облегчение в таможенных формальностях при пропуске иностранных товаров на границе, открытие новых пограничных таможенных учреждений.

В подробном перечне предполагалось понижение по 69 ставкам, относящимся к 37 статьям русского тарифа. Требуемые германским правительством понижения пошлин русского тарифа, доходящие по многим статьям, в том числе по группе металлов, изделий из них и машин до 50%, были (по оценке Витте) равносильны «совершенной отмене покровительственного тарифа 1891 г.» [13, с. 50]. Таким образом, эта программа носила выражен-

ной характер экономической экспансии в отношении России. Германия стремилась подчинить своему влиянию те отрасли русской промышленности, которые имели наиболее важное значение для развития народного хозяйства страны.

Максимальный тариф вводили в действие с 20 июля 1 (августа) 1893 г., хотя Витте не сомневался, что максимальный тариф вызовет таможенную войну, «в результате которой, несомненно, будут страдать экономические интересы обеих стран, но едва ли такое положение хуже нынешнего, когда страдают весьма сильно только одни интересы России». С введением повышенного тарифа начался период «обоюдных торгово-боевых мероприятий» — германское правительство немедленно повысило на 50% пошлины на статьи русского экспорта (хлеб, лес и др.). В ответ Витте издал циркуляр об установлении 50% надбавки к пошлинам на германские товары. Кроме того, портовым таможням было предписано с судов, приходящих под германским флагом, взимать ластовый сбор в размере 1 руб. с ласта (2 т), тогда как с судов государств, пользовавшихся правом наиболее благоприятствуемой нации, взималось всего 5 коп. Затем Россия распространила действие высоких ставок и на ввоз германских товаров в Финляндию. В ответ Германия тотчас повысила на 50% пошлины на ввоз товаров из Финляндии и запретила ввоз из России сена и соломы.

На страницах периодической печати развернулась полемика. Более жесткую позицию по отношению к Германии заняла консервативная печать, которая призывала правительство начать таможенную войну и считала, что жертвы от нее более ощутимы будут для Германии, чем для России [4; 8; 9].

Между тем либерально-буржуазная пресса заняла более примирительную позицию, которая считала, что введение Россией двойного тарифа было средством самозащиты, так как Германия поставила русские товары в исключительные условия [11, с. 296]. Резко критиковалась экономическая политика правительства в органе либерального народничества [1, с. 372; 12, с. 90—96].

Витте писал о настроениях тех дней: «обе стороны, а в особенности Германия чувствовали разорительность подобного образа действий» [3, с. 303].

В Германии в заключение торгового договора с Россией были заинтересованы преимущественно промышленники, в России — сельские хозяйства. Это объяснялось, с одной стороны, характером экономики Германии как государства с развитой промышленностью вообще и военной промышленностью в частности, а с другой — преимущественно аграрным характером народного хозяйства ее партнера. Напротив, протекционистски настроенные московские промышленники в уступках западной промышленности видели угрозу, а германские аграрии стремились воспрепятствовать импорту зерна из России. В этих условиях во время переговоров и

возникла, как это часто случается, своеобразная общность интересов между представителями германской промышленности и русскими аграриями, а также между русскими фабрикантами и германскими аграриями.

Вопрос о балансе русско-германской торговли после 1894 г. вызвал большой интерес в обеих странах, как в деловых, так и в правительственных кругах.

Отмена дифференциальных пошлин и облегчение условий торговли имело существенное значение для развития русского экспорта в Германию. После заключения договора 1894 г. Россия быстро восстановила свои позиции на германском рынке, утраченные во время таможенной войны. Вывоз товаров в соседнюю империю в конце XIX — начале XX в. значительно превосходил экспорт в Великобританию и Францию.

С момента заключения торгового договора наметился быстрый рост германского ввоза в Россию. Доля Германии в русском импорте выросла соответственно с 21,7% в 1893 г. до 37,9% в 1905 г. Британский экспорт в Россию достигал лишь половины, французский — 11—13%, США — 20% германского. Львиную долю германского вывоза в Россию по-прежнему составляли сырье и полуфабрикаты и изделия фабрично-заводской промышленности; экспорт последних увеличивался наиболее быстрыми темпами. Участие Германии в снабжении России этими товарами поднялось с 33,2% в 1893 г. до 55,7% в 1904 г.

Таким образом, договор в действии принес значительные выгоды Германии. Немецкая промышленность получила стабильный рынок и стимул для бесперебойного развития. За 1893—1902 гг. рост промышленности там составил 45% и был самым высоким за время существования Второй империи.

Выгоды экономического характера в результате договора получила не только Германия, но и Россия. Срок действия договора совпал с самыми высокими темпами экономического развития, как России, так и Германии.

Однако условия, в которых протекала русско-германская торговля, складывалась для России неблагоприятно. В результате после заключения договора Россия во внешней торговле все больше попадала под влияние Германии. Растущая экспансия Германии и вытеснение ею соперников с русского рынка в сочетании с деятельностью германских капиталов внутри России делали зависимость страны от немецкой промышленности все более заметной.

Переход России от политики лавирования между Англией и Германией к политике опоры на Антанту сопровождался усилением требований в правящих классах совершить подобный поворот и во внешней торговле — освободиться от чрезмерной зависимости от Германии и переориентироваться на Англию, Францию и другие страны.

Разумеется, между Россией и Англией также существовали противоречия. Однако английская конкуренция на российском рынке не являлась

для отечественной буржуазии столь опасной, как германская; на английском же рынке русским экспортерам приходилось иметь дело главным образом с американскими конкурентами. Да и по своему объему русско-английский товарооборот значительно уступал русско-германскому.

Важным на пути развития экономических связей было основание в декабре 1908 г. Русско-английской торговой палаты. Она предоставляла деловым кругам России и Англии разностороннюю экономическую информацию об обеих странах и защищала интересы русско-английского экономического сближения в печати и различных учреждениях. Одновременно в Англии было создано Русское отделение Лондонской торговой палаты. Русско-английская торговая палата привлекала значительное число участников. В 1909 г. в нее входило 433 члена, включая 27 крупнейших торгово-промышленных организаций и 98 отдельных компаний России, а также несколько десятков членов из Англии и Британской империи. К весне 1914 г. общее число членов палаты удвоилось. Палата ежегодно опубликовывала отчеты о своей деятельности, на страницах «Вестника русско-английской торговой палаты» печатала о наиболее интересных фирмах и достижениях русско-английской торговли. В Лондоне действовали отделения русского торгово-промышленного и русско-азиатских банков, одной из задач которых было содействие русскому экспорту в Англию [5. С. 19].

Несмотря на призывы создания прочного торгового фундамента для продолжения и укрепления союза с Францией, практические результаты были невелики. Франция занимала в экспорте России 4-е место, в импорте — 5-е. Ассортимент взаимной торговли был сравнительно невелик. Главными статьями французского экспорта являлись шерсть, вина, предметы роскоши.

Вывозила Франция из России лес, нефтепродукты, однако основную часть русского вывоза составляли сельскохозяйственные продукты — хлеб, лен, семена масличных растений.

Таким образом, России вплоть до Первой мировой войны не удалось, опираясь на Англию и Францию, решить одну из важнейших задач своей внешнеторговой политики: ослабить зависимость от Германии.

Одной из важных причин, отрицательно влиявших на торговые отношения с Англией и Францией, являлись невыгодные для российских экспортеров железнодорожные тарифы и морские фрахты. Так, например, в США железнодорожные тарифы были в два раза дешевле, чем в России.

Русские товары не выдерживали конкуренции на европейских рынках по многим параметрам. Русский лес продавался по самым низким ценам из-за недобросовестности, допущенной при заготовке. России трудно было выдерживать конкуренцию с США, его вывоз леса не облагался пошлиной, а также с такими странами, как Австро-Венгрия, Швеция, Норвегия, где размер пошлин был ниже.

Россия не могла производить большинство товаров дешевле или дороже, чем европейские страны или США. У русских продавцов не было непосредственных связей с европейскими покупателями. Так, вернувшийся из командировки в Англию российский экономист Н. А. Крюков с горечью замечал: «Специальных агентов в Англии, которые бы следили за торгово-промышленной жизнью, у нас нет, сведения о важнейшем для нас рынке мы получаем только отрывочные и случайные, да и то большей части из вторых рук» [7, с. 13].

Одно из основных препятствий на пути торгового сближения России с европейскими странами современники видели в том, что Германия взяла на себя функцию торгового посредника между Россией, Францией и другими странами, получая от этого огромную прибыль. «Немецкие купцы и агенты тучами наводнили и наводняют все отрасли нашей экспортной торговли, они отлично осведомлены о требованиях всемирного рынка и, покупая наши продукты, вывозят их в Германию, там сортируют и переправляют в Англию», — отмечает Крюков [7, с. 5].

Один из видных деятелей Русско-французской торговой палаты также указывал, что значительная часть ввоза французских продуктов в Россию производилась при помощи немецких посредников [14, с. 46—47].

Кроме того, все страны (кроме Англии и Голландии) придерживались политики высокого таможенного протекционизма и не шли на уступки России. Это относилось, прежде всего, к Франции с ее очень высокими пошлинами на зерно, особенно пшеницу. С конца XIX в. пошлина на нее была установлена в 43 коп. с пуда, в то время как даже в Германии она составляла 41,7 коп. Снижать высокую пошлину на пшеницу и таким образом идти навстречу России в целях развития торговли с ней Франция не намеривалась. Неудивительно, что союзница являлась скромным покупателем русского хлеба, потребляя в 1901—1910 гг. в среднем лишь 2,5% хлебных продуктов, вывозимых из России за рубеж.

Наконец, что особенно важно, даже снижение Россией таможенных ставок вряд ли привело к резкому увеличению торговли с Англией и Францией. Если бы Россия снизила ввозные пошлины на те или иные французские или английские товары, то эти льготы автоматически распространялись бы на аналогичные товары всех других европейских государств, с которыми Россия имела торговые договоры, в том числе и на Германию. А номенклатура товаров, ввозимых в Россию из европейских стран, особенно из Англии и Германии, во многом совпадали.

Система конвенционных тарифов в сочетании с безусловным принципом наибольшего благоприятствования затрудняла ускоренное развитие торговли России с Англией и Францией и лишала Россию возможности изменять согласованные с другими государствами ставки пошлин на все время действия торговых соглашений (обычно на 10—12 лет). Эта система не позволяла России дифференцировать страны и снижать ставки для то-

варов одной из них, не распространяя эти льготы на все другие. Предположение об отказе в будущем от конвенционных тарифов и о возвращении к автономному тарифу одобрило межведомственное совещание по подготовке к пересмотру торговых договоров, но сделано это было позднее, уже в ходе Первой мировой войны.

Таким образом, русско-германские торговые отношения в годы, предшествовавшие Первой мировой войне, протекали под знаком германского превосходства. Германия использовала свое промышленное могущество, высокие темпы экономического развития и укрепила свои позиции на российском рынке.

В предвоенные годы различия в экономическом развитии обоих государств увеличивались, и торговые противоречия становились острее. В России с 1911 г. постоянно нарастало движение за пересмотр как торгового договора и торговых отношений с Германией вообще, так и за переориентацию России в области торговой политики в сторону Англии и Франции. Но, как показали события, планы Германии несколько расходились с желаниями России — она не собиралась терять перспективный российский рынок и продолжала уверенно занимать лидирующие позиции.

Литература

1. Вестник Европы. — 1893. — № 9.
2. Витте, С. Ю. Конспект лекций по политэкономии. — СПб., Киев, 1911.
3. Витте, С. Ю. Воспоминания. — Т. 2. — СПб., 1923.
4. Гражданин. — 1893. — 10 сент.
5. Игнат'ев, А. В. Русско-английские отношения накануне первой мировой войны (1908—1914 гг.). — М., 1962.
6. Измest'ева, Т. Ф. Россия в системе европейского рынка, конец XIX — начало XX вв. — М., 1991.
7. Крюков, Н. А. Англия как рынок сельскохозяйственных продуктов. — СПб., 1910.
8. Московские ведомости. — 1893. — 18 июля.
9. Новое время. — 1893. — 15 июля.
10. Покровский, С. Л. Внешняя торговля и внешняя политика России. — М., 1947.
11. Русская мысль. — 1894. — Кн. 2.
12. Русское богатство. — 1893. — № 10.
13. Субботин, Ю. Ф. Россия и Германия: партнеры и противники (торговые отношения XIX — 1914 г.). — М., 1996.
14. Федоровский, В. К. Торговля России с Францией и Бельгией. — М., 1915.

References

1. Vestnik Yevropy [Newsletter of Europe]. — 1893. — № 9.
2. Vitte, S. YU. Konspekt lektsiy po politekonomii [Lecture notes on political economy]. — SPb., Kiyev, 1911.
3. Vitte, S. YU. Vospominaniya [Memoirs]. — T. 2. — SPb., 1923.
4. Grazhdanin [Citizen]. — 1893. — 10 sent.
5. Ignat'yev, A. V. Russko-angliyskiye otnosheniya nakanune pervoy mirovoy voyny (1908—1914 gg.) [Russian-British Relations on the Eve of the First World War (1908—

1914)]. — М., 1962.

6. Izmest'yeva, T. F. Rossiya v sisteme yevropeyskogo rynka, konets XIX — nachalo XX vv. [Russia in the European market, the end of the XIX - the beginning of the XX centuries] — М., 1991.

7. Kryukov, N. A. Angliya kak rynek sel'skokhozyaystvennykh produktov [England as a market for agricultural products]. — SPb., 1910.

8. Moskovskiye vedomosti [Moscow Gazette]. — 1893. — 18 iyulya.

9. Novoye vremya [New time]. — 1893. — 15 iyulya.

10. Pokrovskiy, S. L. Vneshnyaya trgovlya i vneshnyaya politika Rossii [Foreign trade and foreign policy of Russia]. — М., 1947.

11. Russkaya mysl' [Russian thought]. — 1894. — Kn. 2.

12. Russkoye bogatstvo [Russian wealth]. — 1893. — № 10.

13. Subbotin, YU. F. Rossiya i Germaniya: partnery i protivniki (torgovyye otnosheniya KHGKH — 1914 g.) [Russia and Germany: Partners and Opponents (HGH trade relations - 1914)]. — М., 1996.

14. Fedorovskiy, V. K. Torgovlya Rossii s Frantsiyey i Bel'giyey [Trade of Russia with France and Belgium]. — М., 1915.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС

УДК 343.352.4

© Орлов Юрий Юрьевич

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Генезис уголовного законодательства об уголовной ответственности за взяточничество

Аннотация. В статье исследуется становление законодательства, посвященного борьбе со взяточничеством, описана ретроспектива преступлений коррупционной направленности; рассматриваются особенности возникновения указанных преступлений.

Ключевые слова: взяточничество; история коррупции; история уголовного права; взятка; уголовное законодательство; эволюция коррупции как преступления; генезис уголовного законодательства.

© Yuriy Yu. Orlov

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

The genesis of Criminal Bribery Law

Abstract. The article has examined the development of legislation aimed at fight against bribery. It has given a back observation of corruption-related crimes and the features of commitment of such crimes.

Keywords: bribery; history of corruption; history of criminal law; bribe; criminal law; evolution of corruption as a crime; genesis of criminal law.

Первые факты коррупции были выявлены учеными историками в шумерском городе-государстве Лагаш, об этом свидетельствуют клинописи, составленные в царствование Уруинимгина (III тыс. до н.э.) дошедшие до наших дней, в которых выделялись такие составы преступления, как злоупотребления должностным положением и вымогательство благ судьями и чиновниками [3, с. 24].

Отдельное внимание уделялось взяточничеству среди судей в Древнем Вавилоне. Данная норма была прописана в Своде Законов Хаммурапи, который является, несомненно, самым известным правовым памятником, составленным в 1750-х гг. до н.э. [4, с. 83]

В Древнем Египте должность жреца приносила значительные выгоды лицу, ее замещающему, такие как право на часть храмового имущества, право на часть пожертвований, принесенных паствой, право на часть земель, принадлежавших храму [5, с. 581].

Так же интересен факт покупки трона фараоном Птолемеем XII, которого изгнали из Александрии в 58 г. до н.э. Бежав в Рим, он сразу стал искать возможность для возвращения потерянного трона. Его действия принесли плоды, в 57 г. до н.э. Рим принял решение организовать военную экспедицию в Египет. В 55 г. до н.э. Птолемей XII возвратил свой трон [6, с. 279—281].

Коррупционные преступления в Риме из-за большой бюрократизации государственного аппарата носили всеобъемлющий характер, покупались и продавались должности, решения судей, лоббировались политические решения. Борьба с коррупцией нашла свое отражение в законодательстве Рима. В Законе XII Таблиц, а также в законах, принятых народными собраниями, которые дошли до наших дней, можно выделить «Lex Repetundarum» и «Tabula Bantina», отрывки в которых были посвящены борьбе с коррупцией. Санкцией в статьях была смертная казнь и изгнание [7, с. 126]. Между тем чуть ранее в Древней Греции коррупция также часто использовалась для устранения политических конкурентов.

Проблемы коррупции нашли свое отражении при становлении монотеистических религий, таких как христианство и ислам [8; 9]. Такое положение вещей подтверждается тем, что преступления против церкви и религии входили в уголовное законодательство России до 1917 г. Интересна, как исторический источник, подтверждающий данное суждение, наказная память, в которой прямо приказывается десяцкому священнику Илье Павлову и церквям и пустыням его десятка сыскать московского жителя Григория сына Василева, с описанием его примет, наградой за его поимку, наказанием за укрывательство в виде смертной казни и обязательной проверкой всех лиц, приходящих в приходы и поступающих в дьяки.

Факты коррупционных отношений в Понтийском регионе можно было встретить в религиозной сфере. Так, к примеру, на острове Ахилла (в настоящее время о. Змеиный) жрецы брали плату за ответ, выгодно ли принесение жертвы богам, часто ответ было положительным после третьей и четвертой платы подряд [10, с. 150]. Если же брать общую картину, то у таких народов, как скифы, сарматы, меоты и др., которые вели преимущественно кочевой образ жизни, самым тяжким преступлением считалось воровство [10, с. 222]. Кочевники вымогали деньги за проход по их территории, за снятие осад с городов [10, с. 154], но так сильно коррупция еще не распространилась по этой территории в связи с отсутствием благодатной почвы для ее появления.

Античный историк Помпей Торг в своем труде «Филипповы истории», говоря о скифах и их желании к чему-либо, помимо желания познавать ис-

кусство войны, писал следующие: «...Эта воздержанность произвела у них и справедливость нравов, именно отсутствие страсти к чужому: ведь страсть к богатствам бывает только там, где умеют ими пользоваться...» [10, с. 222]. Здесь можно согласиться с античным автором в том, что не имея предмета преступления и корыстных целей, оно не может быть совершено в принципе, так как племена и народы, населявшие территорию будущей Древней Руси, не имели государства в современном его проявлении, излишков материальных благ, вели преимущественно кочевой образ жизни и жили скотоводством и военными компаниями.

Первыми примерами классического взяточничества можно рассмотреть действия царя Митридата Евпатора (120—63 г. до н.э.) в Боспорском царстве. В период правления Митридата подкупались римские чиновники, во время смуты тратились деньги для поддержки изгнанника и закрепления его на троне путем подкупа боспорских элит [10, с. 151—161]. Немало фактов подкупа должностных лиц для получения информации или для получения союзной помощи известно на ранних этапах зарождения Древней Руси и ее отношений с Византией. В труде византийского дипломата и историка Приска Понтийского «Византийская история и деяния Аттилы в восьми книгах» сообщается о системе, налаженной Аттилой, дипломатического шпионажа и политической разведки, при которой активно использовался подкуп византийских чиновников [11, с. 54]. Сама Империя не стеснялась давать взятки и выплачивать дань вождям племен, окружавшим ее границы, для лояльного их отношения или же для сглаживания их друг с другом [11, с. 95].

Смотря на древний и античный исторические периоды можно выделить основные аспекты преступлений коррупционной направленности. Во-первых, данная группа преступлений развивалась из таких преступлений как воровство, грабеж и разбой, совершалась лицами, которые были наделены властью. Во-вторых, взяточничество зарождалось только в развитых общественно-экономических формациях, в первобытнообщинном строе оно появиться не могло по объективным причинам. В-третьих, взяточничество носило общий характер и предметом преступлений являлись не только материальные ценности, но и нематериальные блага и услуги. В-четвертых, взятки предоставлялись должностным лицам как внутри одного государства, так и иностранным должностным лицам.

Древнерусское государство с момента своего появления начало перенимать опыт племен, живших на ее территории, и опыт своих соседей как во взяточничестве, так и в нормотворческой деятельности по борьбе с ней.

Первым документом, кодифицирующим нормы права, которые складывались под влиянием обычаев, религии, соседствующих государств и народов, была Русская Правда. Конкретных антикоррупционных статей в то время еще не было разработано, но там упоминалась «легальная взятка», которая именовалась «покон» [12, с. 102]. Впервые ответственность за

коррупционные преступления в виде посула была прописана в ч. 4 Псковской судной грамоты, где говорилось о запрете тайных посулов князю, посаднику и судье [13, с. 11], также запрет на незаконные вознаграждения был описан в ч. 26 Новгородской судной грамоты [13, с. 29].

Лица, злоупотреблявшие своим положением в Средневековой Руси, — это наместники, воеводы, тиуны, князья и приближенные к ним. Свой «вклад в становление взяточничества» в России внесла «система кормлений», действовавшая с момента образования Киевской Руси и до Петровских преобразований. В массовом проявлении к XVIII в. «система кормлений» была упразднена, но из-за протяженности территории Российской империи и неспособности обеспечивать довольствием всех работников государственного аппарата в отдельных регионах «кормление» оставалось единственным источником средств у государственных служащих вплоть до XIX в. Со временем данная система стала пользоваться огромной популярностью у служилых людей для их личного обогащения. Коррупционные преступления стали делиться в это время на «мздоимство» и «лихоимство».

Борьбой с кормлениями занялись в XVI в. В 1550 г. принимается Судебник Ивана IV, который сменил Судебник, принятый 1497 г. В отличие от старого судебника, судебник Ивана Грозного вводил уголовную ответственность за взятки. Виды преступных действий оговаривались в ст. 1—5 Судебника Ивана IV. При Иване Васильевиче за коррупцию была введена смертная казнь.

Петр I своими реформами изменил и затронул все сферы жизни Российской империи, не осталось в стороне и законодательство. В 1716 г. был вреден Артикул Воинский, который стал отправной точкой реформированного уголовного законодательства. В гл. 8 Артикула воинского также описывались коррупционные преступления [14, с. 340].

Далее, Свод законов Российской империи, принятый 31 января 1833 г., вобрал в себя все законодательные акты, которые были выпущены до него. Борьбе с коррупцией в нем отведена целая глава, которая подробно расписывала каждый вид преступления.

После централизации власти в России, реформ Ивана IV и Петра I появилась возможность пользоваться архивными источниками, в том числе и в рамках исследования истории развития борьбы с коррупцией.

Много споров возникает в отечественной исторической литературе о периоде, когда князь Голицын был осужден и сослан в Шлиссельбургскую крепость, в которой вскоре и умер, однако до нас дошли оригиналы указа о преступлениях князя Дмитрия Голицына, в котором подробно описываются обстоятельства и виды совершенных им преступлений, за которые и последовала его ссылка в Шлиссельбургскую крепость.

Изучив вышеупомянутый указ, становится видно, что князь Голицын в деле о разделе имущества между княгиней Анастасией Кантемировой и

Лукияном Петровым оказывал давление на суд и вмешивался в его работу. Петров являлся свойственником Голицына и действовал в его интересах. Предметом спора являлся особняк в Москве. По окончании следствия князю Голицыну было предъявлено порядка 13 обвинений, в них входили: уклонения от исполнения служебных обязанностей, сокрытие и уничтожение доносов, адресованных императрице, оказание покровительства Лукьяну Петрову в продвижении по службе, взамен Петров обязался оказывать князю Голицыну услуги разного рода, богохульство, использование без извещения императрицы и сената в личных целях лейб-гвардии.

Крутой поворот в развитии законодательства и жизни страны был совершен 1917 г. Большевики, придя к власти, с чистого листа начали составлять всю законодательную базу государства.

При становлении СССР большевики начинали свою законодательную деятельность с написания декретов. В части борьбы с коррупционными преступлениями, которые были распространены в тот смутный период, Совет Народных Комиссаров РСФСР 8 мая 1918 г. издает Декрет «О взяточничестве». Текст декрета по составу схож с формулировками современных статей уголовного кодекса, которые являются результатом эволюции норм данного декрета. Во-первых, взятку могло получить только должностное лицо. Во-вторых, в обязанности взяткополучателя должны были входить те действия, которое он должен был выполнить. В-третьих, взяточничество так же разграничили на получение взятки, дачу взятки и посредничество. В-четвертых, к отягчающим признакам отнесли вымогательство взятки.

16 августа 1921 г. вышеизложенный декрет был изменен декретом СНК «О борьбе со взяточничеством», где добавился такой вид наказания, как конфискация имущества.

Следующим этапом развития советского законодательства было введение Уголовного кодекса РСФСР, вступившего в силу 1 июня 1922 г. Согласно ему ко взяточничеству относились ст. 111, в которой оговаривалась ответственность судей за несправедливый приговор в силу корыстных или личных мотивов, санкцией за данное преступления были либо лишение свободы на срок не менее трех лет, либо при отягчающих обстоятельствах высшая мера исполнения наказания, ст. 114, которая раскрывала ответственность за получение взятки с санкцией в виде конфискации имущества и лишения свободы на срок до пяти лет, при отягчающих обстоятельствах до высшей меры наказания, дачу взятки с санкцией в виде лишения свободы до трех лет, посредничество с санкцией в виде лишения свободы до двух лет и с конфискацией имущества.

В 1926 г. Уголовный кодекс РСФСР 1922 г. был изменен и доработан. Не остались в стороне и статьи, устанавливающие ответственность за взяточничество. Статья 114 была разделена на получение взятки и пособничество (ст. 117) и дачу взятки (ст. 118). Стоит отметить, что в обеих редак-

циях присутствовала статья за провокацию взятки, необходимость в которой также испытывает современное законодательство.

В октябре 1960 г. вводится в действие измененный Уголовный кодекс РСФСР, который просуществовал до 1997 г. В статьях, направленных на борьбу со взяточничеством, были смягчены санкции (была убрана высшая мера наказания), также были выведены в отдельные составы преступления получение взятки (ст. 173), дача взятки (ст. 174) и посредничество во взяточничестве (ст. 174.1).

Советское антикоррупционное законодательство развивалось на протяжении всего периода существования СССР [1, с. 41]. Так как эволюция права выражается в конкретизации нормы и действия, то одним уголовным законом антикоррупционное законодательство СССР не ограничилось, и важную роль в этом сыграли постановления Пленумов Верховного Суда СССР (см. постановления от 23 сентября 1977 г. № 16 «О судебной практике по делам о взяточничестве» и от 17 апреля 1984 г. № 1 «О практике применения судами РСФСР законодательства и выполнении постановления Пленума Верховного Суда СССР от 23 сентября 1977 г. № 16 «О судебной практике по делам о взяточничестве»»).

В 1997 г. принимается новый Уголовный кодекс Российской Федерации. С 2013 г. важную роль в борьбе с коррупцией призваны играть разъяснения Пленума Верховного Суда РФ, в частности, его постановление от 9 июля 2013 г. № 24 «О судебной практике по делам о взяточничестве и об иных коррупционных преступлениях», тогда же страна начинает активную борьбу не только со взяточничеством, но и с коррупцией в целом [16, с. 105]. Президент РФ каждые два года издает указ «О Национальном плане противодействия коррупции».

Литература

1. Борисов, А. В. Специальные меры предупреждения коррупционной преступности в сфере местного самоуправления // в сб.: Противодействие преступлениям коррупционной направленности. — М., 2016.
2. Борисов, А. В. О некоторых ошибках при квалификации коррупционных преступлений, совершаемых в сфере автомобильного хозяйства // в кн.: Право и экономика: междисциплинарные подходы в науке и образовании. — М., 2017.
3. Качкина, Т. Б. Коррупция и основные элементы стратегии противодействия ей : учеб. пособие / Т. Б. Качкина, А. В. Качкин. — Ульяновск, 2010.
4. Всеобщая история государства и права : учебник для вузов : в 2 т. — Т. 1. Древний мир и средние века / под ред. В. А. Томсинова. — М., 2011.
5. Всемирная история. — Т. I. — М., 1955.
6. Томсинов, В. А. Государство и право Древнего Египта : монография. — М., 2011.
7. Покровский, И. А. История римского права. — СПб., 1998.
8. Коран / пер. М.-Н. О. Османова. — СПб., 2011.
9. Библия в синодальном переводе — М., 2016.
10. Подосинов, А. В. Древняя Русь в свете зарубежных источников : хрестоматия. — Т. I / под ред. Т. Н. Джаксона, И. Г. Коноваловой. — М., 2009.

11. Сахаров, А. Н. Дипломатия Древней Руси. — М., 1980.
12. Карамзин, Н. М. История государства Российского. — М., 2007.
13. Гинцбург, А. Б. Новгородская и псковские судные грамоты. — СПб., 1888.
14. Российское законодательство X—XX вв. — Т. 4 Законодательство периода становления абсолютизма / отв. ред. А. Г. Маньков. — М., 1986.
15. Шиян, В. И. Криминология: учебник и практикум / В. И. Шиян, О. Р. Афанасьева, М. В. Гончарова. — М., 2017.

References

1. Borisov, A. V. Spetsial'nyye меры preduprezhdeniya korruptsionnoy prestupnosti v sfere mestnogo samoupravleniya [Special measures for the prevention of corruption crimes in the field of local self-government]// v sb.: Protivodeystviye prestupleniyam korruptsionnoy napravlenosti. — М., 2016.
2. Borisov, A. V. O nekotorykh oshibkakh pri kvalifikatsii korruptsionnykh prestupleniy, sovershayemykh v sfere avtodorozhnogo khozyaystva [On some errors in the qualification of corruption crimes committed in the field of road facilities]// v kn.: Pravo i ekonomika: mezhdistsiplinarnyye podkhody v nauke i obrazovanii. — М., 2017.
3. Kachkina, T. B. Korruptsiya i osnovnyye elementy strategii protivodeystviya yey : ucheb. posobiye [Corruption and the main elements of the strategy to counter it: studies. Manual]/ T. B. Kachkina, A. V. Kachkin. — Ul'yanovsk, 2010.
4. Vseobshchaya istoriya gosudarstva i prava [The General History of State and Law]: uchebnik dlya vuzov: v 2 t. — T. 1. Drevniy mir i sredniye veka / pod red. V. A. Tomsinova. — М., 2011.
5. Vsemirnaya istoriya [World history]. — Т. I. — М., 1955.
6. Tomsinov, V. A. Gosudarstvo i pravo Drevnego Yegipta [The State and Law of Ancient Egypt]: monografiya. — М., 2011.
7. Pokrovskiy, I. A. Istoriya rimskogo prava [History of Roman law]. — SPb., 1998.
8. Koran [Quran]/ per. M.-N. O. Osmanova. — SPb., 2011.
9. Bibliya v sinodal'nom perevode [The Bible in the synodal translation]. — М., 2016.
10. Podosinov, A. V. Drevnyaya Rus' v svete zarubezhnykh istochnikov [Ancient Russia in the light of foreign sources]: khrestomatiya. — Т. I / pod red. T. N. Dzhaksona, I. G. Konovalovoy. — М., 2009.
11. Sakharov, A. N. Diplomatika Drevney Rusi [Diplomacy of Ancient Russia]. — М., 1980.
12. Karamzin, N. M. Istoriya gosudarstva Rossiyskogo [History of the Russian State]. — М., 2007.
13. Gintsburg, A. B. Novgorodskaya i pskovskie sudnyye gramoty [Novgorod and Pskov Judicial Letters]. — SPb., 1888.
14. Rossiyskoye zakonodatel'stvo X—XX vv [Russian legislation of the X — XX centuries]. — Т. 4 Zakonodatel'stvo perioda stanovleniya absolyutizma / отв. ред. А. Г. Ман'ков. — М., 1986.
15. Shiyani, V. I. Kriminologiya: uchebnik i praktikum [Criminology: textbook and practical work]/ V. I. Shiyani, O. R. Afanas'yeva, M. V. Goncharova. — М., 2017.

ТРАНСПОРТ: БЕЗОПАСНОСТЬ И ПРАВО¹

УДК 332.363

© Ширшиков Владислав Борисович

— кандидат филологических наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Степанов Владислав Сергеевич

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

© Петросян Анаит Артёмовна

— студентка факультета Менеджмента
Армянского государственного экономического университета

Человеческий капитал как экономическая безопасность

Аннотация. Экономическая безопасность страны может рассматриваться с позиции обеспечения защиты жизненно важных интересов всех жителей страны, общества и государства в экономической сфере от внутренних и внешних угроз. В тезисах рассматривается человеческий капитал как инструмент и важный фактор экономической безопасности. Также предлагаются некоторые способы сохранения человеческого капитала.

Ключевые слова: человеческий капитал; экономическая безопасность; защита экономических интересов.

© Vladislav B. Shirshikov

— Candidate of philological sciences, associate professor
of the department of methodology of law and legal communication,
Law Institute of the Russian University of Transport

© Vladislav S. Stepanov

— student of the Law Institute of the Russian University of Transport

¹ Рубрика составлена по материалам конференции «Транспорт: безопасность и право», проведенной 7 марта 2019 г. в Юридическом институте Российского университета транспорта преподавателями секции «Общественная коммуникация» кафедры «Методология права и юридическая коммуникация».

© Anait A. Petrosyan

— student of the faculty of management
of the Armenian State University of Economics

Human capital as economic security

Abstract. The economic security of a country can be viewed from the perspective of ensuring the protection of the vital interests of all residents of the country, society and the state in the economic sphere from internal and external threats. The theses consider human capital as a tool and an important factor in economic security. Some ways to preserve human capital are also proposed.

Keywords: human capital; economic security; protection of economic interests.

Economic security can be defined as the ability of the country's economy as a whole and its regions separately to ensure stable development and appropriate protection of the economic interests of individuals, economic entities, regions and the country. The economic security of a country can be viewed from the perspective of ensuring the protection of the vital interests of all residents of the country, society and the state in the economic sphere from internal and external threats.

In modern Russia, problems related to the concept of human capital are manifested in all sectors of the economy. In economic theory, the concept of «human capital» is interpreted as a combination of knowledge and skills used to meet the diverse needs of man and society as a whole. Thus, what kind of knowledge, skills and abilities the population of the country owns, what are the basic needs of the individual and the society of the country as a whole will depend on the further development, prosperity or decline of this country. The lack of qualified specialists in all sectors of the economy leads to devastating consequences. distortion of needs with a focus only on consumption actually acts as the root cause of corruption, since the individual wants only to meet his needs without motivation to creative work, and this is a consequence of the desire to consume and the destruction of the desire to produce and create from the self-consciousness of the individual. The causes of the degradation of «human capital» in modern Russia are many: this is the decline of the education system; and the raw material orientation of the economy, where the human capital factor is reduced only to consumption; and prolonged instability and crises, which provokes the outflow of highly skilled specialists, and much more.

Today, the problem of preserving human capital in the scientific community can be solved not only by government injections, but also by attracting business to science. For example, in Silicon Valley — the center of science concentration in the United States, most research work is carried out by small businesses with

the support of government grants, which significantly speeds up the process of commercialization of scientific knowledge and provides a high level of returns from research.

In the Russian Federation, an innovation center of Skolkovo can be considered an analogue of Silicon Valley. However, for such a huge country like Russia, Skolkovo should not be one.

References

1. Shpilevskaya, E. V. Human capital in the system of economic security of the region // Humanities and socio-economic sciences. - 2015. - № 5 (84). - pp. 118-125.
2. Sahrarov, A. A. Theory and Methods for Studying the Quality of the Population: Scientific Research. - M., 1995.

УДК 656:614.884 (407) (082)

© Ширшиков Владислав Борисович

— кандидат филологических наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Шляпников Иван Николаевич

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

© Астахов Игорь Владимирович

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Транспортный терроризм: случаи террористических актов и основные принципы противодействия

Аннотация. В статье рассматриваются случаи террористических актов и подробно описываются подходы основных принципов противодействия им. Анализ террористических актов, имевших место в Российской Федерации в разных местах и разных городах, которые рассматриваются в статье, дал органам безопасности понимание основных методов их противодействия.

Ключевые слова: терроризм; противодействие терроризму; предотвращение терроризма; теракты.

© Vladislav B. Shirshikov

— Candidate of Philological Sciences, associate professor
of the department of methodology of law and legal communication,
Law Institute of the Russian University of Transport

© Ivan N. Shlyapnikov

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Igor V. Astakhov

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Transport terrorism: Cases of acts of terrorism and the basic principles of counteraction

Abstract. The article deals with the cases of acts of terrorism and describes the detailed approaches of the basic principles of counteraction to it. The analysis of terroristic attacks that took place in the Russian Federation in different places and different towns which are considered in the paper gave the security bodies understanding of the main methods of counteraction.

Keywords: terrorism, countering terrorism, prevention of terrorism, terrorist attacks.

Terrorism in transport is a specially organized type of violence aimed at the realization of extremist ideology caused by extremely aggressive activities of organized subjects, carried out by means of vehicles.

2009

On November 30, an explosive device worked in Dagestan on the route of the passenger train number 374 Tyumen-Baku. As a result of emergency, no one was hurt. Electric locomotive received minor damage. The power of an explosive device laid on the railroad in Dagestan was 1.5 kg of TNT.

On November 27, the fast train 166 «Nevsky Express» Moscow-Saint-Petersburg crashed on the October Railway. According to the Federal Security Service of Russia, the cause of the crash was an explosion of a seven-kilogram homemade device in TNT equivalent. In the crash killed 28 people, more than 90 were injured.

2010 On March 29, at 7.52, an explosion occurred in the second carriage of the train, which arrived on the second track of the Lubyanka metro station in Moscow. At 8.36 a second explosion occurred in the third carriage of the train that arrived on the second track of the Park Kultury station of the Sokolnicheskaya Line. 40 people died, another hundred were injured.

On February 2, an explosive device with a capacity of 200-400 grams of TNT worked in St. Petersburg on one of the sections of the Oktyabrskaya railway. There are no dead, but the driver suffered — he suffered a leg injury and was hospitalized.

2011 January 24 at 16.32 Moscow time in the international terminal of the Moscow airport «Domodedovo» an explosion occurred. An explosive device stuffed with metal striking elements triggered a suicide bomber, who was in the crowd. 37 people died, more than 120 were hospitalized.

2013 December 29 at 12.43 at the railway station in Volgograd, an explosion occurred on the first floor in front of the metal detectors. The bomb was activated by a suicide bomber when he was stopped for inspection. 18 people died, dozens suffered.

2017 On April 3, explosions thundered at the Sennaya and Technological Institute stations of the blue line of the St. Petersburg metro, killing more than ten people, and injuring at least 50.

Countering terrorism — the activities of public authorities and local authorities on:

- prevention of terrorism, including the identification and subsequent elimination of the causes and conditions conducive to the commission of terrorist acts (prevention of terrorism);
- the identification, prevention, suppression, disclosure and investigation of a terrorist act (the fight against terrorism);
- minimizing and (or) eliminating the consequences of manifestations of terrorism.

To protect citizens of the Russian Federation, the law «On Countering Terrorism» was developed and adopted by the State Duma and approved by the Federation Council in 2006. This Federal Law establishes the basic principles of countering terrorism, the legal and institutional framework for preventing and combating terrorism, minimizing and (or) eliminating the consequences of terrorism, as well as the legal and organizational framework for using the Armed Forces of the Russian Federation in the fight against terrorism.

Countering terrorism in the Russian Federation is based on the following basic principles:

- 1) ensuring and protecting the fundamental rights and freedoms of a person and citizen;
- 2) legality;
- 3) the priority of protecting the rights and legitimate interests of persons exposed to terrorist danger;
- 4) the inevitability of punishment for the implementation of terrorist activities;
- 5) systematic and complex use of political, information and propaganda, socio-economic, legal, special and other measures to counter terrorism;
- 6) cooperation of the state with public and religious associations, international and other organizations, citizens in countering terrorism;
- 7) the priority of measures to prevent terrorism;
- 8) unity of command in the leadership of the forces and means involved in counter-terrorism operations;

- 9) a combination of public and unofficial methods of countering terrorism;
- 10) confidentiality of information on special means, techniques, tactics for the implementation of measures to combat terrorism, as well as the composition of their participants;
- 11) inadmissibility of political concessions to terrorists;
- 12) minimization and (or) liquidation of consequences of manifestations of terrorism;
- 13) the proportionality of measures to counter terrorism degree of terrorist danger.

In 2006, about 300 terrorist attacks were prevented, but in 2017 there were only about 18 terrorist attacks. This figure is reduced thanks to the intensive preventive work of the FSB, the FSO and other agencies whose actions are aimed at protecting our homeland and its citizens. According to the director of the FSB Bortnikov, this number will continue to decrease down to an absolute 0.

References

1. Mortimer L. Downey, Thomas R. Menzies. Countering Terrorism in Transportation. <https://issues.org/downey/>

УДК 656.2.001.73

© Кобзева Ольга Владимировна

— кандидат филологических наук, доцент
кафедры «Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Лазникова Полина Владимировна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Роль железнодорожного транспорта в Европе

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы реструктуризации грузовых и пассажирских перевозок в страны Европейского Союза. Затрагиваются проблемы железнодорожных и мультимодальных перевозок, которые играют центральную роль в экономическом росте каждой страны и растущем спросе на мобильность. Национальное общество железных дорог Франции рассматривается также с точки зрения его воздействия на окружающую среду.

Ключевые слова: Национальное общество железных дорог; грузовые и пассажирские перевозки; внешние и внутренние перевозки; общественный транспорт; транспортное средство.

© Olga V. Kobzeva

— Candidate of Philological sciences,
associate professor of the the department of methodology
of law and legal communication, Law Institute
of the Russian University of Transport

© Polina V. Laznikova

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

The role of railway transport in Europe

Abstract. The article discusses the restructuring of freight and passenger traffic in the EU. It deals with the problems of railway and multimodal transport, which play a central role in the economic growth of each country and the increasing demand for mobility. The national society of French Railways is considered according to its impact on the environment.

Keywords: SNCF; freight and passenger transport; external and internal transport; public transport; vehicle.

© Olga V. Kobzeva

— Doctorat de science philologie, professeur associé
de la chaire «Méthodologie juridique et communication juridique»
Institut de droit de l'Université russe des transports

© Polina V. Laznikova

— Institut de droit de l'Université russe des transports

Le rôle du transport ferroviaire en Europe

Annotation. Dans cet article il s'agit de la restructuration du trafic des marchandises et du trafic des voyageurs dans les pays de l'UE. On aborde des problèmes du transport ferroviaire et multimodal, qui jouent un rôle central dans la croissance économique de chaque pays et de la demande croissante de mobilité. La Société Nationale des chemins de fer est considéré en ce qui concerne de son influence sur l'environnement.

Les mots clés: SNCF; le trafic des marchandises; le trafic des voyageurs; le transport ferroviaire.

En Europe, la souplesse et la productivité du transport routier en font un moyen de transport incontournable avec, comme nous l'avons vu, près de 75%

de parts de marché en 2007, quand le ferroviaire n'en représentait que 15%. Cependant les tensions actuelles sur le marché du transport routier, ainsi que l'évolution réglementaire liée aux questions de développement durable et d'engorgement des axes routiers et urbains, impliquent une réflexion pour promouvoir d'autres modes de transport.

Les transports jouent un rôle central dans la croissance économique, et chaque pays doit être en mesure de satisfaire la demande croissante de mobilité qu'implique la mondialisation: phénomène d'autant plus accentué par la libre circulation des marchandises, comme c'est le cas dans l'UE.

Chaque nouvel adhérent à l'UE a vu son économie s'ouvrir largement aux échanges extérieurs. Et ce dynamisme a profité au secteur des transports, qui a connu une croissance importante.

Le marché unique a donc pour conséquence d'augmenter le flux des échanges : depuis sa création le trafic de marchandises a augmenté de 40%, avec une croissance, jusqu'en 2008, de 8 à 10% par an. La croissance économique explique en partie cette augmentation, mais les nouvelles organisations logistiques développées par les chargeurs y contribuent également. En effet, dans une optique de baisse des coûts et de production en flux tirés, la logique consiste à baisser la taille des lots et à augmenter la fréquence des livraisons.

D'ailleurs les estimations chiffrent le nombre de kilomètres parcourus à vide à 60 milliards pour un coût d'environ 37 milliards d'euros, considérant que 85% des commandes sont inférieures à un camion complet.

L'intégration toujours plus importante des économies nationales au sein du système européen, a plusieurs résultats: les chaînes d'approvisionnement rapprochent de plus en plus les ressources des marchés; les échanges internationaux et les interactions économiques augmentent; et enfin, les systèmes en place se transforment progressivement sous l'effet d'une concurrence de plus en plus internationale. Les pays offrant des avantages concurrentiels attirent les activités de production, d'assemblage et de sous-traitance.

Un marché globalisé exige de nouveaux types de transport: le développement national ne dépend plus seulement des systèmes productifs, il dépend également de la capacité de ces derniers à distribuer leurs produits rapidement et efficacement sur les marchés internationaux. C'est pourquoi des systèmes nationaux, dotés d'infrastructures efficaces, sont nécessaires pour acheminer les marchandises échangées.

Mais cette demande croissante de transport a engendré des problèmes qui constituent précisément une menace pour la mobilité. Chaque jour, 7 500 kilomètres d'autoroutes sont paralysées par des embouteillages en Europe. Les encombrements sur les routes et dans les aéroports alourdissent de 6% la facture énergétique de l'UE et aggravent la pollution en proportion.

L'augmentation de la pollution et de la dégradation des ressources environnementales, entraînant des déséquilibres qui menacent l'avenir des sociétés

humaines. Des mesures urgentes de sauvegarde de l'environnement doivent être prises.

Le développement durable concilie les aspects environnementaux, sociaux et économiques de la croissance, «trois piliers» que tous les acteurs économiques doivent prendre en compte. Ce développement est en effet économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable. Mais il faut élaborer un autre modèle de développement et donc de société.

On peut ajouter à ces trois préoccupations une dimension culturelle. Ainsi, le développement durable est rendu possible s'il permet à la fois:

- un équilibre écologique, c'est-à-dire la préservation des réserves environnementales, des écosystèmes et de la biodiversité;
- un progrès social, entraînant le développement humain, la baisse des inégalités, l'éducation, la sécurité, la santé;
- la viabilité économique, permettant un développement économique, la création d'emplois, l'efficacité et l'intégration des coûts écologiques et sociaux;
- et la diversité culturelle grâce à la valorisation des libertés, des identités, des saviors et des langues.

Le transport n'est pas à envisager uniquement dans une perspective économique, mais également sous l'angle de ses conséquences sur l'environnement et l'écologie. En effet les moyens de transport utilisés actuellement à travers le monde présentent d'importantes faiblesses et ne favorisent pas le développement durable. La durabilité est fondée sur trois principes généraux:

- les ressources renouvelables ne doivent pas être utilisées plus vite que les produits de remplacement;
- les émissions de polluants ne doivent pas être utilisées plus vite que n'apparaissent les produits de remplacement;
- les émissions de polluants ne doivent pas excéder la capacité de l'environnement à les absorber.

Le secteur des transports tel qu'il est organisé à l'heure actuelle ne respecte aucun de ces principes: il consomme des quantités très importantes de matériaux tels que le béton et l'acier pour la construction d'autoroutes notamment, ou des ressources non renouvelables sous forme de combustibles fossiles, comme le pétrole.

Cette utilisation massive de pétrole a des conséquences négatives sur l'environnement, elle génère trois types de pollutions : la pollution atmosphérique due localement au monoxyde de carbone, aux hydrocarbures non brûlés et au plomb, et à l'échelle planétaire, au dioxyde de carbone émis par les véhicules motorisés; la pollution sonore, aux conséquences psychologiques et physiologiques néfastes sur les individus; et, enfin, la pollution de l'eau par les infiltrations de carburants et l'utilisation des cours d'eau.

Ces effets ne sont pas géographiquement limités, ils s'étendent bien au-delà des sources de pollution, jusque dans les forêts, les ressources en eau et les cul-

tures. Au niveau mondial, l'accumulation de ces pollutions entraîne les phénomènes connus d'épuisement de la couche d'ozone et de réchauffement climatique.

Le transport multimodal est défini comme «l'acheminement d'une marchandise, utilisant deux modes de transport ou plus, mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage», c'est-à-dire sans qu'il y ait manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode.

Donc l'intermodalité est un élément essentiel de la politique commune dans le domaine des transports en ce qui concerne la mobilité durable. Elle fournit les outils d'une approche systémique des transports en vue d'intégrer les différents modes dans un système de transport cohérent axé sur les besoins des habitants et des entreprises de l'Europe.

Références

1. Barinova, L. D. Systématisation des aspects environnementaux du transport ferroviaire // Transports: science, technologie, gestion. — 2009. — № 10. — P. 15—19.
2. Zhuk, M. Responsabilité des entreprises de transport pour violation de la législation sur la protection de l'environnement // Légalité. — 2006. — № 1. — P. 28—31.

References

1. Barinova, L. D. Sistematizatsiya ekologicheskikh aspektov deyatel'nosti zheleznodorozhnogo transporta [Systematization of environmental aspects of railway transport] // Transport: nauka, tekhnika, upravleniye. — 2009. — № 10. — S. 15—19.
2. Zhuk, M. Otvetstvennost' predpriyatiy transporta za narusheniya zakonodatel'stva ob okhrane okruzhayushchey prirodnoy sredy [Responsibility of transport enterprises for violations of legislation on environmental protection] // Zakonnost'. — 2006. — № 1. — S. 28—31.

УДК 341.9:656

© Скуйбедина Ольга Николаевна

— кандидат философских наук, доцент
кафедры «Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Собалевская Анастасия Эдуардовна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

© Астраханцева Анастасия Викторовна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

© Красина Арина Игоревна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Транспортная безопасность: к опыту обеспечения транспортной безопасности в других странах (на примере Соединенных Штатов Америки)

Аннотация. В статье рассматривается пример создания госструктуры в США, обеспечивающей транспортную безопасность (Управление транспортной безопасностью). Выполнение положений, законов и распоряжений, изданных этим органом, помогает обеспечивать транспортную безопасность. В статье авторы анализируют ежедневный функционал сотрудников, необходимые квалификационные требования и уровень образования, которые предъявляются при трудоустройстве в Управление.

Ключевые слова: транспортная безопасность; терроризм на транспорте.

© Olga N. Skuybedina

— Candidate of Philosophical Sciences, associate professor
of the the department of methodology of law
and legal communication, Law Institute
of the Russian University of Transport

© Anastasiya Ed. Sobalevskaya

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Anastasiya V. Astrakhantseva

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Arina Ig. Krasina

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Transportation security: other countries' experience to enforce security on transport (the example of the USA)

Abstract. The article deals with the example of creation of state structure in the USA, which enforces security on transport (the Transportation Security

Administration (TSA)). The fulfillment of its laws, provisions and regulations allows enforcing security on any type of transport. In the paper the authors analyse daily functions of the staff, necessary qualifications, education, training, etc. which are important at employment in the TSA.

Keywords: transportation security; terrorism on transport.

Since the problem of terrorism on transport is of great urgency nowadays, the governments create different infrastructures and services to enforce transportation security. Transportation security plays the role of identifying dangerous objects that may be on a passenger or in the baggage of the passenger. Therefore, in the USA there was created the Transportation Security Administration (TSA). The TSA issues provisions and regulations, the fulfillment of which will help to enforce security on any type of transport. The people, who work in the Transportation Security Administration are called Transportation security officers (aka the TSA Agents).

The TSA starts work when a person is just checking in for a flight. While the passengers are still sleeping at home before going to the airport, experienced officers already know who will fly in the cabin.

The TSA works closely with all the intelligence agencies of America. If necessary, the agency will ensure that armed agents in civilian clothes sit in front, behind and on the sides of a potential criminal. The object of observation, of course, does not notice anything.

Usually the examination of personal belonging is very fast and professional. Experienced experts rapidly decipher the image from the scanners and determine if there is something forbidden in the bag: weapons, drugs, rare things prohibited for transportation, etc. If the baggage looks suspicious, it is inspected in special rooms of the TSA. There a suspicious passenger can be questioned and searched. The TSA officers scans 1.3 million luggage bags and 4.9 million pieces of hand luggage daily.

On average, the TSA officers find 9 pistols, revolvers, and other types of firearms daily in American baggage. At the end of 2016 2.815 of 3.391 weapons were loaded. The most common cause of these incidents is passengers' negligence. They live in the states with soft weapon laws, often carry pistols for self-defense and shooting sports in shooting galleries or forget to leave weapons at home before flying.

The TSA has a special division, the Innovation Task Force, which improves security techniques and technologies. The TSA PreCheck program, combined with the Global Entry program, allows US citizens quickly go to the airport lounge and instantly exit the airport. In the first case, it's not required to remove shoes, belts, get everything out of pockets and throw a bottle of water in the trash. In the second case, a person registers on arrival at the computerized Global Entry (attach a passport to the scanner, then four fingers of the right hand and look at the camera), prints a special ticket, gives it to the TSA customs officer and

exits the airport. While a person is driving home by taxi, subway, bus or private car, many people from his flight are still in the customs queue.

For some reason, most Americans believe that the TSA officers work only at airports. In reality, they enforce order in all modes of transport in the United States. The TSA even checks the security of such objects as bridges, tunnels, highways, railway lines, etc. The task of the department is that each of the 26 million public routes is successfully finished and none of the passengers or attendants is hurt.

There are some requirements to the person who wants to become a TSA agent. First of all, a person must be a citizen of the United States. They must also have at least a high school diploma or a GED. In addition, a year of experience working as a security officer, as an aviation screener, or as an x-ray technician, is required before a person will be considered for this position.

Education of a future the TSA agent is also very important. Most positions with the TSA only require a high school diploma. However, it is recommended that a person receives a secondary education in an area such as criminal investigation, criminology, security, police officer training, or another area of this nature. This will increase the chances of becoming employed with transportation security.

All candidates for these jobs will need to pass a background investigation check. This background check will include a credit check. A drug and alcohol screening will be given and potential candidates must pass these as well. There are also physical qualifications that must be met.

The training for the TSA agents includes forty hours of classroom training and sixty hours of training on the job. Then, an individual will need to pass a certification examination. Once you begin working on the job, expect to have to go through additional training and pass certification examinations as well. Not being able to pass certification examinations is ground for being dismissed.

There are many jobs available for transportation security in the USA. With new security laws put in place following the September 11, 2001, terrorist attacks, which are remembered by the whole world, more and more airports are hiring transportation security. Screeners are the most abundant of the positions available in this field.

References

1. <https://legalcareerpath.com/transportation-security/>
2. <https://www.britannica.com/topic/>

УДК 628.5:656.2(075.8)

© Кобзева Ольга Владимировна

— кандидат филологических наук, доцент
кафедры «Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Симонова Екатерина Александровна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Вопросы, касающиеся безопасности и надежности железнодорожного транспорта

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы безопасности и надежности железнодорожного транспорта, железнодорожных перевозок и операторов транспортной системы. Национальная железнодорожная компания выделяет основные виды рисков (внутренние и внешние) и факторы риска, а также дает рекомендации, как можно избежать несчастного случая на дороге.

Ключевые слова: Национальное общество железных дорог; безопасность и надежность железнодорожного транспорта; виды рисков; факторы риска.

© Olga V. Kobzeva

— Candidate of Philological Sciences, associate professor
of the the department of methodology of law
and legal communication, Law Institute
of the Russian University of Transport

© Ekaterina Al. Simonova

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Questions relating to safety and reliability of railway transport

Abstract. The article discusses the safety and reliability of railway transport. It deals with the issues of railway transport and transport system operators. The National Railway Company identifies the main types of risks (internal and external) and risk factors, and also gives recommenda-

tions on how to avoid accidents. Railway transport is considered according to its impact on the environment.

Keywords: National Society of Railways; safety and reliability of rail transport; types of risk; risk factors.

© Olga V. Kobzeva

— Doctorat de science philologie, professeur associé
de la chaire «Méthodologie juridique et communication juridique»
Institut de droit de l'Université russe des transports

© Ekaterina Al. Simonova

— Institut de droit de l'Université russe des transports

Les questions liées à la sécurité et la sûreté du transport ferroviaires

Annotation. Dans cet article il s'agit de la sécurité et la sûreté du transport ferroviaires. On aborde des problèmes du transport ferroviaire et les exploitants de système de transport. La Société Nationale des chemins de fer distingue les types de risques (internes et externes), facteurs de risques et donne des recommandations comment on peut éviter les accidents.

Les mots clés: SNCF; les autorités nationales et internationales; le transport ferroviaire; la sécurité et la sûreté du transport; les accidents.

La sécurité des transports est une problème importante pour les exploitants de système de transport et pour les autorités nationales et internationales. Le transport, quel que soit le mode, est une activité qui comporte des risques importants d'une part du fait de la vitesse liée au déplacement des parties mobiles (véhicules, cabines, etc.) et d'autre part, pour les transports collectifs par le fait qu'ils peuvent concerner de nombreuses personnes. On peut distinguer les risques internes pour les voyageurs et le personnel, et les risques externes pour les tiers, les riverains des infrastructures et pour le milieu naturel. Cette situation a induit la constitution d'une réglementation touffue, d'abord sur le plan national, puis, avec le développement des transports internationaux, aériens notamment, au niveau international et mondial.

Types de risques:

Les risques liés à la sécurité des transports peuvent se classer ainsi:

- Risques pour les personnes:
- Risques pour les biens:
- Risques pour le milieu naturel:

Facteurs de risques:

- Facteur humain : conduite, contrôle, surveillance, entretien...
- Facteur matériel: fonction de l'adaptation et de l'état du matériel utilisé (infrastructure, signalisation, véhicules...)
- Nature des marchandises transportées: matières dangereuses telles que les explosifs, produits inflammables ou toxiques...
- Par exemple, la présence de carburants très inflammables est un facteur de risque aggravant.

Il est important de définir des échelles de dangerosité ou de toxicité. Certains risques insidieux peuvent ne pas être perçus au premier abord. Les causes des dommages appartiennent à deux catégories essentielles qui structurent l'approche sécuritaire en deux domaines bien distincts:

(cause accidentelle et cause intentionnelle).

Les causes des dommages peuvent être attribuées:

- soit aux ressources humaines:
- non perception de la situation par absence d'information ou information erronée;
- défaillance physique ou mentale;
- formation inadaptée;
- faute ou négligence du personnel d'exploitation ou de conduite;
- soit aux procédures mises en application:
- défauts dans les exigences de sécurité;
- mauvaise organisation;
- instructions inadaptées;
- soit au matériel:
- défaut de l'infrastructure, par suite d'erreur de conception ou de défaut d'entretien,
- défauts dans les modes opératoires lors de la fabrication des matériels;
- défaillance du matériel roulant, naviguant ou volant (pannes mécaniques),
- soit à des facteurs externes:
- intempéries, catastrophes naturelles,
- actes de malveillance, sabotage, terrorisme, actes de guerre...
- intrusion accidentelle (exemple : véhicule routier immobilisé sur un passage à niveau) etc.

Les recommandations de base pour assurer la sécurité dans les transports ferroviaires:

- suivez toujours les instructions;
- choisir des sièges contre le mouvement du train, si possible ne pas dormir pendant la conduite;
- porter une attention particulière aux personnes et objets suspects et signaler leur détection au chef de train, aux agents de gare ou aux policiers;
- ne restez pas au bord du quai, approchez-vous de la porte après avoir arrêté le train et laissé les passagers, essayez de monter dans les wagons au milieu du train; si une explosion ou un incendie se produit, vous devez fermer la

bouche et le nez avec un mouchoir et vous allonger sur le sol de la voiture ou de la cabine pour ne pas étouffer;

— ne pas provoquer les voisins;

— ne bois pas d'alcool;

La gestion moderne de la sécurité des transports sur le réseau ferroviaire des chemins de fer russes offre un très haut niveau. Cependant, le nombre de blessures d'une année à l'autre ne diminue pas. Soyez vigilant et bon voyage.

Références

1. Arustamov, E. A. Écologie dans les transports ferroviaires. — M., 2014.

2. Novikova, M. K. Sécurité des transports: guide d'étude. — Krasnoyarsk, 2015.

References

1. Arustamov, E. A. Ekologiya na zheleznodorozhnom transporte [Ecology in Railway Transport]. — M., 2014.

2. Novikova, M. K. Transportnaya bezopasnost': uchebnoye posobiye [Transport safety: study guide]. — Krasnoyarsk, 2015.

УДК 341.9:656.2

© Скуйбедина Ольга Николаевна

— кандидат философских наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Лупенко Валентина Викторовна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

© Мечкарь Александра Олеговна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Краткий анализ обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте в Японии

Аннотация. В статье рассматриваются основы транспортной безопасности в Японии и анализируются структуры, участвующие в реализации контроля безопасности на железнодорожном транспорте. В статье представлена основная законодательная база, регулирующая деятельность охраняемых предприятий и помогающая в полной мере осуществлять контроль безопасности железнодорожного транспорта в стране.

Ключевые слова: безопасность железнодорожного транспорта; политика безопасности; происшествия на транспорте; предупредительные меры.

© Olga N. Skuybedina

— Candidate of Philosophical Sciences, associate professor
of the the department of methodology of law and legal communication,
Law Institute of the Russian University of Transport

© Valentina V. Lupenko

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Aleksandra Ol. Mechkar

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

A short analysis of security enforcement on railway transport in Japan

Abstract. The article deals with the fundamentals of transport security in Japan and analyzes the structures involved in the implementation of security control in railway transport. The article presents the main legislative framework which governs the activities of security companies and helps to enforce the safety control of railway transport in the country.

Keywords: security of railway transport; security policy; accidents on transport; preventive measures.

Japan has one of the most world powerful research centers for railways. It is well known that the first high-speed train appeared in Japan in 1964.

Since 1987 the former national company was privatized and divided into 7 separate commercial enterprises: six «full cycle» companies (responsible for the operation of trains, transportation and infrastructure management) which carry out only passenger transportation, and one enterprise which performs only freight transportation.

This enterprise for freight transportation is special, because it does not have its own infrastructure. It leases routes from passenger companies and uses their infrastructure. In Japan, there are also about thirty private local companies.

The law adopted in 1970 deals with transport security policy. The law was approved in 1999 during the establishment of the Central Council for Transport Security Policy. This Council consists of the ministers of different profiles, and is chaired by the Prime Minister.

Its role is to develop a fundamental transport security program and to create appropriate means for its implementation. In 2006 the Japanese Parliament voted to amend the law due to the tragic accidents occurred in the early 2000s.

According to the decision of the program, the Ministry of Transport, through its Railway Transport Bureau, determines and enacts a «technical standard», which establishes the conditions to organize security control in private enterprises.

However, each enterprise develops its own security policy. By law, the reports on the results of security policy are submitted to the Ministry of Transport.

In addition, the Japanese government annually asks the International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) for The White Book on transport safety.

The state thus defines the general framework of railway safety, but gives every enterprise the right to apply the procedures for the organization and control of security.

To describe the organization of security in Japanese railway enterprises, let's take the example of JR East Company, the largest Japanese railway enterprise.

Security management is organized on two levels:

➤ At the level of the Central Security Committee headed by the General Director. He is authorized:

- to identify the causes of major accidents and to take appropriate corrective measures;
- to monitor trends in the study of accidents and to elaborate preventive strategies;
- to decide on staff training methods;
- to discuss and decide on issues related to the operation and safety of rolling stock;
- to discuss and decide on safety issues at railway crossings;
- to review any issues to prevent accidents.

➤ At the level of the Regional Security Committees. They are authorized:

- to propose special security measures in accordance with the incidents because of the policy determined by the Central Security Committee;
- to determine the causes of accidents in the area of authority of the Regional Committee to take appropriate corrective measures;
- to monitor trends in the study of accidents and to take measures as well as evaluate the obtained results;
- to encourage and support staff security initiatives;
- to initiate and participate in any accident prevention actions in its geographic area.

The short review shows that transport security in Japan is based largely on the hierarchical order and discipline of staff. It's also worth noting that railway security is generally understood as a dependency on traffic safety rules.

References

1. http://www.mlit.go.jp/jtsb/railmenu_en.html
2. <http://speedtrain.ru>

УДК 629.7:656.13.502.3

© Шушпанова Джемма Викторовна

— старший преподаватель экологического факультета
Российского университета дружбы народов

© Гилькамаиуга Гуанолуиза Катрин Александра

— студент Российского университета дружбы народов

Обеспечение экологической безопасности передовыми транспортными технологиями. Современная система транспортировки — Hyperloop

Аннотация. Проблема экологической безопасности волнует многие страны и правительства. Дизайнеры и ученые предлагают новые концепции и решения для защиты природы от загрязнения. Их много. Некоторые из ученых охватывают идеи проектирования транспортных средств со сверхнизким уровнем выбросов, устойчивых решений для городских перевозок, цепочек поставок и управления автопарком. Они пытаются разработать инновационные методологии, основанные на данных, для оценки новых и появляющихся транспортных решений с научно обоснованными результатами, которые приносят гражданам значительную выгоду. Их глубокое знание теорий и современных технологий дает им всестороннее понимание широкого спектра экологических проблем и применяется для создания устойчивых транспортных решений для грузового сектора.

Ключевые слова: экология; безопасность; инновационные технологии; транспортные средства.

© Dzemma V. Shoushpanova

— senior lecturer of the ecological faculty of the RUDN University

© Katerin Al. Gilkamaigua Guanoulouisa

— student of the RUDN University

Safety ecological assurances through advanced transport technologies. Modern high-speed transportation systems

Abstract. The problem of environmental safety concerns many societies and governments. The designers and scientists suggest new concepts and solutions to protect the nature from pollution. There are many of them. Some of the scientists cover the ideas of design of ultra-low emission vehicles, sustaina-

ble urban freight solutions, supply chains and fleet management. They try to develop innovate, data-led methodologies to appraise new and emerging transportation solutions with scientifically robust results that yield significant gains for the citizens. Their deep knowledge of theories and current technologies gives them a comprehensive understanding of wide variety of environmental issues and applies to create sustainable transport solutions for the freight sector.

Keywords: ecology; pollution; security; innovative technologies; vehicles.

The main negative consequences associated with the operation of transport means are the loss of useful land, air pollution, depletion of natural resources, destruction of flora and fauna, noise, vibrations, and electromagnetic radiation. At present, air pollution with harmful substances contained in the exhaust gases, which primarily include carbon oxide (CO), hydrocarbons (AXL), nitrogen oxides (NO_x), and urban ore is of particular relevance. Reacting with the ambient air, the pollutants form photochemical smog, which causes stinging in the eyes, allergic, cardiovascular, nervous diseases of people. The negative impact of the car on the environment is not only in the release of toxic substances, but also in the combustion of oxygen (about 3.3 tons of oxygen per ton of oil products).

The methods used to reduce the toxicity of exhaust gases can be divided into four groups:

1) changing the design, workflow, special regulation of internal combustion engines and their systems;

2) the use of another type of fuel or a change in the physicochemical properties of the fuel;

3) cleaning up emissions from toxic components using additional devices;

4) replacement of traditional engines with new low-toxic power plants.

Group I includes measures to improve the mixing and depletion of the mixture, its dosing and distribution across the cylinders (electronic and electromechanical fuel injection systems, modified rapidly heated intake valves).

Toxicity of exhaust gases is significantly reduced with the use of contactless transistor ignition systems, carburetors of new types (with high-speed valves, electronic control), when installing devices for recirculation of exhaust gases.

With the help of special adjustments (mixture composition, idling speed, ignition timing and valve overlap time), the content of toxic components in exhaust gases can be reduced. With the help of special adjustments (mixture composition, idling speed, ignition timing and valve overlap time), the content of toxic components in exhaust gases can be reduced.

Group II has two main areas — the use of additives to fuels, reducing the emission of lead, sulfur, soot, etc.; transfer of engines to other types of fuel (natural gas, propan-butane, hydrogen).

Group III includes cleaning up emissions from toxic components using neutralizers of various types and cleaners installed on vehicles.

Unleaded gasoline is used to reduce exhaust emissions. The main sources of noise on the car are the engine, the chassis of the car (transmission, body), tires, air flow behind the car. Measures to reduce car noise include improving the design of air cleaners, intake and exhaust pipelines, silencers, synchronizers, the use of constant gear helical gears and less noisy bearings, the use of other noise absorbing and noise insulating devices.

The problem of environmental safety concerns many societies and governments. The designers and scientists suggest new concepts and solutions to protect the nature from pollution. There are many of them. Some scientists cover the ideas of design of ultra-low emission vehicles, supply chains and fleet management. They develop innovative methodologies to appraise new and emerging transportation solutions that yield significant ecological and environmental gains for the habitants of urban areas.

Modern high-speed transportation systems are being designed and implemented into the urban areas with minimum harmful effect on the environment. Currently the in a London laboratory (Transport Research Laboratory) there has started the investigation of hyper loop. This system is going to successfully be integrated into the acting transport network of the United Kingdom. Hyper loop represent itself a high-speed transportation system designed to carry passengers or cargo in autonomous, bus-sized vehicles known as pods. It works by moving the pods within a network of low-pressure tubes to minimize aerodynamic drag, allowing the pods to travel at speeds of around 1000kph. At Continuum Industries they are building software tools to model, simulate and optimize a hyper loop system for different needs. The complicated bit is integrating each of the different sub-systems together to deliver the most cost-effective, safe, secure and high performance system. Smart software helps to reduce the technology's development times, costs and support its implementation. At present independent analysis are being held at the TRL aiming to determine the hyper loop potential, and whether it can truly become a reality as a new mode of transport. There are a variety of areas that require an assessment and review in order to build the safety case for this new mode of transport, including a full and detailed appraisal of the system, highlighting the risks and likely implications to passengers during operation. The laboratory experiments undergo detailed analyses and study of every area including design process and engineering decisions, quality-control processes, ecological safety, cyber-security, risks of terrorism and operational/ maintenance procedures. Once all of this is completed, and the case for hyper loop agreed, the next step will be to develop a full-scale trial.

The nature of the hyper loop system presents unique safety challenges and the severity of any incident has the potential to be extremely high. The only way for these challenges to be overcome is through real-world trials on test tracks which are currently under development.

To understand how automated vehicles can fit into our future urban mobility needs and the barriers we must overcome the human factors and safety requirements before these vehicles become a reality on our roads.

References

1. <https://www.intelligenttransport.com/transport-articles/74950/hyperloop-concept-suitability-uk/>
2. https://studopedia.su/16_52924_ekologicheskaya-bezopasnost-transportnih-sredstv.html

УДК 629.039.58

© Галстян Сусанна Суреновна

— кандидат филологических наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Панюшкин Максим Андреевич

— студент группы Юридического института
Российского университета транспорта

Риски в системе транспортной безопасности. Проекты по обучению и переподготовке персонала в области транспортной безопасности

Аннотация. В статье рассматривается проблема безопасности на транспорте как один из приоритетов деятельности транспортного ведомства, миссия которого состоит в том, чтобы доставлять людей и их багаж в места назначения в целости и сохранности, предупреждая при этом угрозы транспортной безопасности.

Ключевые слова: безопасность; кадры; транспортная инфраструктура.

© Susanna S. Galstyan

— Candidate of Philological Sciences, associate professor of the the department of methodology of law and legal communication, Law Institute of the Russian University of Transport

© Maksim An. Panushkin

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Security risks transport system faces. Projects dedicated to retraining and advanced training of personnel in the field of transport security

Abstract. The article deals with the problem of security on transport as one of the top priorities of the Department of Transport the mission of which is to take the travelling people to their destinations safe and secure, combating the increasingly sophisticated digital threat to rail and metro.

Keyword: security; transport infrastructure; digital threat.

Terrorist attacks of recent years have shown the capability and readiness of small groups of individuals to kill, explode and cause large-scale destruction on different incentives. These attacks have had a common denominator: transport systems have been used either as means of realization of their mean ideas or as a target. As a tool in the hands of terrorists, transport system faces many types of security risks and some of them are: vehicle theft and subsequent use as car-bombs; theft of dangerous substances during transport; illegal border crossing of persons and goods; and finally, attacks on key infrastructure such as tunnels and bridges.

International community and transport departments are deeply concerned with this problem and take considerable efforts to improve engineering and technical measures aiming to enforce transport safety. But despite the efforts the human factor remains one of the most vulnerable elements of the system. It is of particular relevance to rail and road transport systems, which are characterized by openness, as well as significant passenger and cargo turnover.

Until today, projects dedicated to the training of personnel in the security of air and maritime transport have been and continue to be implemented in the framework of United Nations specialized agencies (International Civil Aviation Organization and International Maritime Organization), as well as other international platforms. At the same time, the role of human factor and staff training to ensure the safety of rail and road transport has not been dealt with in broader context. In this regard, in order to identify «best practices» and «bottlenecks» it seems necessary to conduct a study.

The approach of UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) member States to problem solving in ensuring safety of rail and road transport is a subject of thorough study in such areas as: definition of «competency profile» (a set of minimum personal and professional qualities, knowledge, abilities and skills) of the personnel directly involved in transport safety; development of criteria and methodologies for assessing personal and professional qualities, as well as identifying the need for training, retraining and advanced training of personnel in the field of transport security; development of requirements for the organization of the learning process, including content and form of implementa-

tion of the training programs, retraining and advanced training of personnel in the field of transport security, including the use of advanced educational technologies; performance evaluation in the field of transport security training programs; development of requirements for the content and the procedure for certification of personnel directly related to transport security. The results of the study should help in summarizing and analyzing the main approaches of UNECE member States to developing requirements and assessment of personal and professional qualities, knowledge and skills of personnel directly involved in maintaining rail and road transport security.

Conclusion: The study of issue shows that to ensure the safety of passengers and goods on railroads and other types of transport competent training of personnel is required. Despite considerable efforts of international communities as a whole to improve engineering and technical measures to ensure transport safety, the human factor remains one of the most vulnerable elements of the system. And for the purpose of development of requirements to the personnel involved in the areas of providing security the employers have to organize retraining and advanced training courses for them including the use of advanced educational technologies, provide serious approach to the development of requirements for the content and the procedure for certification of personnel directly related to transport security.

References

1. <http://www.unece.org/mission.html>
2. <https://www.intelligenttransport.com/transport-articles/74950/hyperloop-concept-suitability-uk/>

УДК 629.039.58

© Галстян Сусанна Суреновна

— кандидат филологических наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Авакян Самвел Арсенович

— студент группы Юридического института
Российского университета транспорта

Неизбежный технологический прогресс высокого уровня ведет к новым угрозам и вызовам на транспорте

Аннотация. В статье рассматривается проблема обеспечения информационной безопасности на транспорте как одно из приоритетных направле-

ний деятельности транспортных ведомств, миссией которого является обеспечение безопасности пассажиров, минимизация угроз транспортной безопасности, в том числе с использованием цифровых технологий.

Ключевые слова: информационная безопасность; транспортная инфраструктура; цифровая угроза.

© **Susanna S. Galstyan**

— Candidate of Philological Sciences, associate professor
of the the department of methodology of law and legal communication,
Law Institute of the Russian University of Transport

© **Samvel Ar. Avakyan**

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Indispensably high level technological progress leads to new threats and challenges on transport

Abstract. The article deals with the problem of ensuring information security on transport as one of the top priorities of the Transport Department the mission of which is to take the travelling people to their destinations safe and secure, combating the increasingly sophisticated digital threat to rail and metro.

Keyword: information security; transport infrastructure; digital threat.

The principal function of the Department of the transportation is ensuring a fast, safe, efficient, accessible and convenient transportation of the passengers that is in the vital economic interests of the nation, also caring about the enhancing the quality of life of its people. One of the top priorities of the department of transport is to take the travelling people to their destinations safe and secure. Simultaneously this institute is much concerned about the increase of those passengers' mobility which is a huge contribution to the nation's economic growth. But modern world with technological innovations, let alone the transport system, encounters huge challenges. Passengers on rail and metro are often targeted by terrorists who use more and more sophisticated digital technologies.

Modern world faces number of various problems, high level of technological progress leads to new forms of threats we didn't know for the previous decades or they were not so concerning. One of the major concerns of societies is the problem of information security. The unpleasant events of later years demonstrated the vulnerable points of new technologies for societies. A great number of society members and infrastructures have become victims of cyber attacks: companies, industries, politicians and whole countries. Cyber attacks nowadays

occur with great frequency and intensity around the world. Despite the frequent facts of attack many either go unreported or are underreported leaving the public with a false sense of security about the threat they pose.

The threat of virtual terrorism particularly against transport infrastructure is growing. Part of what makes transport infrastructure vulnerable to cyber attacks is the fact that much depends upon software and that so many of its systems are interconnected. Much of the world's critical infrastructure utilizes supervisory control and data acquisition (SCADA) systems, which automatically monitor and adjust switching, manufacturing and other process control activities based on digitized feedback data gathered by sensors. These tend to be specialized, older computer systems that control physical pieces of equipment that do everything from rout trains along their tracks to distribute power throughout a country. SCADA systems have increasingly become connected to the Internet but were not designed with cyber security in mind. Cyber terrorists could do tremendous damage.

To get a deeper understanding of the problem it would be helpful to find out how can attacks look like. Most of them may be summarized in following categories:

- 1) Stealing passwords — different ways to obtain other users passwords
- 2) Black doors — means of getting profit using systematic mistakes
- 3) Opportunities for authentication — using errors in authentication systems
- 4) Errors in protocol — using mistakes in system design or implementation
- 5) Leaks — using personal data required for administrator such as signature or DNS
- 6) Denial of service — breaking connection between consumers and information services.

Solving the problem of preventing all this kinds of attacks is a real challenge. However there is a big success in preventing some of them. For example in banking sector where companies invest a lot in safeguard systems cooperating with law enforcement authorities making credit cards more protected from information stealing fighting fake sites and so on. But we should mention that a lot of accidents connected with such types of crime are often not reported in order to protect reputation of the company.

Information security may be conditionally divided into two aspects: Defence for common citizens and for big companies or organizations. Talking about first part we are more concerned about practical rules that would help us to avoid troubles using and storing information. What about companies and organizations I guess it would be more interesting to talk about ways and principles of safety organization.

Our everyday life nowadays is closely connected with computers, internet and other information. Here are the most basic mistakes in using this means, avoiding them would make your life in world wide web much safer.

- 1) Protect your device

Defend your device with passwords firewalls, different settings. At least it would supply you with the first line of security.

2) Don't over-rely on network defence

Network defences like firewalls and intrusion prevention systems have a place in a multi-layered information security solution, but they can't protect us from the majority of vulnerabilities — those in the application layer. According to Microsoft Developer Research 64% of developers are not confident of their abilities to write a safe application. So we face following problems: miss of the majority of attacks, false feeling of security.

4) Be careful of where you connect

The cyber-criminals do Wi-Fi hotspot, once connected with it they will be able to steal your personal data, don't connect to any open network you know nothing about.

5) Alerts for credit cards

It would be much safer to connect your credit card with text or e-mail alert about your account activities to know if anyone is trying to steal your money.

Information safety in enterprises may be presented in three main principles:

Legal protection includes studying law, patents, intellectual property defence and others. Organizational protection includes staff and different department organizations for cooperation to solve common problem and providing safety for corporation data. Technical protection includes designing and using different technical means of information safety. The circle of safety supplying means include: Definition of the object of protection, than Revealing threats, Definition of necessary protection measures, Estimation of their efficiency and economic expediency, Realization of measures taken owing to elaborated criteria (priorities), Bringing taken measures to personnel, control of their efficiency and removal (preventing) sequels of threats.

Information security has a long history. From the early times military commanders and politicians did their best to protect valuable data. From the Caesar cipher, invented by Julius Caesar, that is considered as the first cryptographic examples to our time of rapid telecommunication and internet technologies development. Carrying your information safe is a serious competitive advantage and it is quite significant for all people and enterprises, and according to conditions of more and more sophisticated technologies, data protection becomes difficult as never before so we have to increase the level of technical and law awareness and be more responsive to the latest innovations.

References

1. Vladimir A. Orlov. New Threats and Challenges to Global Security: A View from Russia <http://www.pircenter.org/media/content/files/13/14742852490.pdf>

УДК 351.81:656

© Соснина Наталья Георгиевна

— старший преподаватель кафедры иностранных языков
Уральского государственного экономического университета

© Наумов Вячеслав Дмитриевич

— студент Уральского государственного
экономического университета

Транспортная безопасность в системе национальной безопасности

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы национальной безопасности, актуальность транспортной безопасности на железнодорожном транспорте. Целью статьи является просвещение населения по вопросам транспортной безопасности, предупреждение аварий в общественном транспорте, а также ознакомление населения с деятельностью Министерства транспорта РФ.

Ключевые слова: транспортная безопасность; железнодорожные линии; стратегия безопасности.

© Nataliya G. Sosnina

— senior lecturer of the department of foreign languages
of the Ural State University of Economics

© Vyacheslav D. Naumov

— student of the Ural State University of Economics

Transport security in the national security system

Abstract. The article addresses the issues of national security, the relevance of transport security in railway. The purpose of the article is to educate the public about transport safety, preventing accidents in public transport, as well as familiarizing the public with the transport ministry.

Keywords: transport security; railway lines; security strategy.

The expansion of the activities of international terrorist organizations poses security threats to many states, including the Russian Federation, which attaches particular importance to the issue of national security. At the same time the object of the transport complex (for example, the terrorist attacks in Brussels on

March 22, 2016) is often chosen as the targets of terrorist aspirations, thus, in this connection, the security issues become clearly important.

On December, 31, 2015 the national security strategy of the Russian Federation was signed. Currently the strategy refers to the national security of the country's defense. All types of security are defined by the Constitution of the Russian Federation and the legislation of the Russian Federation, namely: state, public, information, environmental, economic, transport, energy security, personal security.

In this aspect the attention is paid to the issues of transport security. In modern society transport is not only a branch of the economy, it is directly included in various spheres of life. In this regard strengthening the regime of safe operation, increasing the antiterrorist protection of transport infrastructure as well as their improvement and development are classified by the strategy as measures aimed at ensuring such strategic national priorities as state and public security, improving the quality of life of Russian citizens, economic growth. Moreover activities aimed at destroying or disrupting the functioning of transport infrastructure facilities are identified as one of the main threats to state and public security.

As for the legislation on transport security the main normative act in the field is the Federal law «on transport security» which was adopted in 2007. In this normative legal act the concept of transport security is given, the goals, objectives and principles of its provision are fixed as well as measures to ensure it. At the same time it should be noted that the Federal law has a «framework» character — most of its articles contain reference norms in order to implement them several dozens of subordinate normative legal acts have been adopted.

It is impossible to ignore the fact that the strategy includes tasks for the development of specific transport infrastructure: the TRANS — Siberian railway — the longest railway in the world as well as its Northern doubler-Baikal-Amur railway. Such attention to railway transport is not accidental.

Despite the fact that the development of the Baikal-Amur TRANS-Siberian railway is designated as a task of countering threats to economic security we must not forget about the importance of rail transport in the defense sector as well as its role in increasing the mobility of citizens of our country. In Russia railway transport is one of the largest sectors of the economy and the main link in the production and social infrastructure. According to the Ministry of transport of the Russian Federation among the rail, domestic air, and water transport rail transport is superior to the rest in the number of passengers and weight of cargo transported.

In the system of the Ministry of internal affairs of the Russian Federation the authorities in the field of ensuring the protection of life, health, rights, and freedoms of citizens, combating crime, protecting public order and ensuring public safety at railway transport facilities within their competence are carried out by the bodies of internal affairs in transport. These are not the only law enforce-

ment agencies implementing their functions in the field of railway transport. First of all it is possible to identify specialized bodies in the prosecutor's office of the Russian Federation — transport prosecutors as well as specialized investigative bodies in transport of the investigative committee of the Russian Federation.

In addition it is important to remember that in accordance with the federal law «on the prosecutor's office of the Russian Federation» prosecutors coordinate activities to combat crime, and differences in the models of organizational structure of the supervisory and supervisory bodies give rise to situations in which one Prosecutor coordinates the activities of several MIA of Russia IN federal districts as well as the circumstances in which the same head of the Ministry of Internal Affairs of Russia for FO participates in several coordination meetings. At a minimum this state of affairs does not contribute to more effective coordination and rational solution of law enforcement tasks.

Thus, law enforcement agencies that ensure public safety in transport are not yet built into a structured and logically complete system. At the same time the improvement of the structure of Federal bodies is highlighted by the national security Strategy as the most important measures to ensure state and public security.

In this regard one of the steps to implement the national security strategy could be a uniform definition of territorial jurisdiction as well as the elimination of disunity in departmental approaches to the organizational structure of the police department, transport prosecutor's offices, and investigative bodies in the transport of the Russian IC.

References

1. Trofimov, D. A. Transport safety in the system of national security // Proceedings of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia. — 2016. — № 3 (39). — P. 122—125.

УДК 351.81:656

© Соснина Наталья Георгиевна

— старший преподаватель кафедры иностранных языков
Уральского государственного экономического университета

© Несмелова Анастасия Евгеньевна

— студент Уральского государственного
экономического университета

Проблемы транспортной безопасности в России

Аннотация. В современном обществе транспорт является не только отраслью экономики, он непосредственно входит в различные сферы жизни. Таким образом, целью данной статьи является анализ транспортной ситуации и национальной безопасности в мире и в России в частности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; основные принципы обеспечения национальной безопасности; категории национальной безопасности; Стратегия национальной безопасности.

© Nataliya G. Sosnina

— senior lecturer of the department of foreign languages
of the Ural State University of Economics

© Anastasiya E. Nesmelova

— student of the Ural State University of Economics

The problems of transport security in Russia

Abstract. In modern society transport is not only a branch of the economy, it is directly included in various spheres of life. Thus the aim of this article is to analyze the situation of transport and national security in the world and in Russia in particular.

Keyword: transport security; basic principles of national security insurance; categories of national security; national security strategy.

National security is the ability of a nation to meet the needs necessary for its self-preservation, self-reproduction and self-improvement with minimal risk of damage to the basic values of its current state. According to the definition provided by Russian scientist N. A. Kosolapov national security means stability that can be maintained for a long time, it is a state of sufficiently reasonable dynamic protection from the most significant of the real threats and dangers as well as the ability to recognize such challenges and take timely necessary measures to neutralize them [1].

Thus the aim of this article is to analyze the situation of transport and national security in the world and in Russia in particular. National security in the Russian Federation is the state of individuals, society and the state protection from internal and external threats that ensures the implementation of the constitutional rights and freedoms of citizens, decent quality and standard of living, sovereignty, independence, state, territorial integrity, and sustainable social economic development of the Russian Federation.

National security includes the country's defense and all types of security provided for by the Constitution of the Russian Federation and the legislation of the

Russian Federation, primarily state, public, informational, ecological, economic, transport, energy security, and personal security.

The main objects of national security are the law that establishes:

- a person with his rights and freedoms;
- society with material and spiritual values;
- the state with its constitutional order, sovereignty, and territorial integrity.

The main subject of ensuring national security is the state that performs functions in this area through the legislative, executive, and judicial authorities. The law defines the strengths and means of ensuring security in the structure of law enforcement agencies, bodies that ensure the safe conduct of work in industry, energy, transport, and agriculture; security services of communications and information, customs, environmental authorities, public health and other government security agencies operating under the law.

The basic principles of ensuring national security are the following:

- legality;
- the balance of the vital interests of the individual, society, and the state;
- mutual responsibility of the individual, society, and the state for security;
- integration with international security systems.

In modern society transport is not only a branch of the economy, it is directly included in various spheres of life. On average international trade has grown annually by 5% between 1990 and 1999 to reach 5.4 trillion dollars of which the United States accounted for 12.4% (WTO, 2000). This trend has also been strengthened by trade agreements such as NAFTA (North American Free Trade Agreement) and reductions in tariffs promoted by the World Trade Organization [2]. The transport industry has responded to this growth with massive investments in infrastructure and facilities that have expanded the capacity and efficiency of transportation systems both domestic and international.

Two added flows and capacities have in turn created increased demands on the management of physical distribution systems which include activities such as transportation, transshipment, warehousing, insurance, and retailing. They are of strategic importance to national economies, particularly the United States. With the increasing reliance on distribution systems, any failure of transportation due to intentional or non-intentional causes can have very disruptive consequences and can compromise national security. According to the US Department of Transportation four major categories of national security issues are related to transportation:

1. Transportation supply. Ensuring that transportation modes, routes, terminals, and information systems are able to satisfy national security needs such as troop deployment and relief within the United States and abroad.

2. Transportation readiness. Maintaining the readiness of transportation to face time sensitive national security needs.

3. Transportation vulnerability. Reducing the vulnerability of the transportation modes, terminals and users to intentional harm or disruption.

4. Illegal use of transportation. Reducing the flow of illegal drugs and illegal immigration to the United States. In this regard strengthening safe operation, improving the antiterrorist protection of transport infrastructure facilities as well as their improvement and development are attributed to strategies and measures aimed at ensuring such national priorities as state and public security, improving the quality of life of Russian citizens, and economic growth.

As for the legislation on transport safety the main regulatory legal act in this area is the Federal Law «On Transport Safety» which was adopted in 2007. It provides the concept of transport safety establishes goals, objectives and principles for ensuring it as well as measures to ensure it.

The national security strategy is a basic document of strategic planning that determines our interests and priorities countries, as well as goals, objectives and measures in the field of domestic and foreign policy, aimed at strengthening its national security and ensuring sustainable development in the long term.

In essence it is an installation document defining national interests and threats to them in various spheres of life, on the basis of which regulatory legal acts should be adopted, specifying ways of achieving the goals indicated in it and eliminating threats.

One of the objectives of the transport strategy is to increase the security level of the transport system. Thus law enforcement agencies that ensure public safety in transport are not yet built into a structured and logically complete system. At the same time, the improvement of the structure of the federal executive bodies, and the integrated development of law enforcement agencies are highlighted by the National Security Strategy as the most important measures to ensure state and public security.

References

1. Transport safety and technology // <http://transport.securitymedia.ru/>.
2. Goncharova, N. A. Comparative analysis of the implementation of the Canadian trade agreements: "CETA" - "NAFTA" / N. A. Goncharova, N. G. Sosnina // Global Scientific Potential. — 2018. — № 5 (86). — P. 80—81.

УДК 629.039.58

© Соснина Наталья Георгиевна

— старший преподаватель кафедры иностранных языков
Уральского государственного экономического университета

© Рамазанова Алина Ильясовна

— студент Уральского государственного
экономического университета

Источники угроз транспортной безопасности в России

Аннотация. Транспортная безопасность тесно связана с защитой от террористических актов, противоправного поведения на транспорте, чрезвычайных ситуаций, экономических преступлений. Источники угроз транспортной безопасности Российской Федерации можно разделить на внешние и внутренние.

Ключевые слова: транспортная безопасность; внешние и внутренние источники угроз; доминирование в глобальном транспортном пространстве.

© Nataliya G. Sosnina

— senior lecturer of the department of foreign languages
of the Ural State University of Economics

© Alina I. Ramazanova

— student of the Ural State University of Economics

The sources of threats to the transport security in Russia

Abstract. Transport security is closely connected with the protection from terrorist acts, illegal behavior on transport, emergencies, and economic crimes. The sources of threats to the transport security of the Russian Federation can be divided into external and internal.

Keyword: transport security; external and internal sources of threats; dominate the global transport space.

Today the problem of transport security is very urgent. Since it concerns the safety of people it becomes one of the most important tasks of the country.

Transport safety is aimed at protecting passengers, owners, recipients and carriers of goods, owners and users of vehicles, the transport complex and its employees, the economy and the budget of the country, the environment from threats in the transport complex.

Nowadays the issue of transport security is closely connected with the protection from terrorist acts, illegal behavior on transport, emergencies, and economic crimes.

The sources of threats to the transport security of the Russian Federation can be divided into external and internal.

External sources of threats include the following ones:

- activities of foreign political, economic, military, intelligence and transport structures, directed against the interests of the Russian Federation in the transport sector;

- the intensification of international competition for the possession of new transport markets, new transport technologies, and natural resources;
- the desire of some foreign countries to dominate the global transport space and oust Russia from traditional transport markets;
- an increase in the technological gap between the leading powers of the world and Russia and the creation of competitive Russian transport technologies;
- the activities of international terrorist organizations.

Internal sources of threats contain the following ones:

- critical material and technical condition of transport complex branches;
- an unfavorable criminogenic situation, accompanied by trends in the merging of state and criminal structures in the transport sector;
- insufficient coordination of federal bodies of state power activities to form and implement a unified state policy in the transport complex and ensure its security.

It should be stressed that serious miscalculations made at the initial stage of economic reform, weakening the system of state regulation and control, penetration of criminal structures into business management, large industries, trading organizations and distribution networks contribute to the emergence of transport security threats in the economic sphere.

Thus, the tasks for transport security in Russia include:

- timely forecasting and identification of external and internal threats to the transport security of the Russian Federation;
- implementation of operational and long-term measures to prevent and neutralize internal and external threats to transport security;
- implementation of measures aimed at preventing or minimizing material and moral damage from crimes and emergencies in transport.

Taking into account the tasks above a set of measures aimed at a qualitative increase in the level of transport safety of the Russian Federation should be adopted. Among them there is a regulatory support of transport safety, monitoring and analysis of state policy in the field of transport security, coordination and interaction in the field of transport security, and mobilization training of civil defense special department.

The importance of problem of transport security increases every day. National interests in the transport sector are ensured by the institutions of state power. They carry out their functions in cooperation with public organizations, subjects of transport infrastructure, specialized bodies in the field of transport security, operating on the basis of the Constitution and the legislation of the Russian Federation.

References

1. Transport safety system accredited by the Ministry of Transport // <http://www.ooosbk.com/services/detail/chto-takoe-transportnaya-bezopasnost/>

2. Gorynina, A. A. Key indices of competitiveness of the tourist direction / A. A. Gorynina, D. M. Prostova, N. G. Sosnina // Economy and Entrepreneurship. — 2017. — № 8-4 (85). — P. 623—626.

3. Gorynina, A. A. Formation of antiterrorist behavior in student environments / A. A. Gorynina, D. M. Prostova, N. G. Sosnina // Global Scientific Potential. — 2017. — № 10 (79). — P. 79—81.

УДК 621.43.068.4

© Ширшиков Владислав Борисович

— кандидат филологических наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Соколова Екатерина Евгеньевна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Безопасность воздушного транспорта

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы безопасности воздушного транспорта; раскрываются два блока защиты от возможных угроз и подробно излагаются пункты нарушений, приводящих к транспортным проблемам. Вывод заключается в том, что, к сожалению, возможность возникновения аварийных ситуаций не вполне предотвратима, но все же необходимо принять все возможные меры для исключения риска аварий на воздушном транспорте.

Ключевые слова: воздушный транспорт; транспортная безопасность; безопасность в авиации, блоки защиты.

© Vladislav B. Shirshikov

— Candidate of Philological Sciences, associate professor
of the the department of methodology of law
and legal communication, Law Institute
of the Russian University of Transport

© Ekaterina Ev. Sokolova

— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Air Transport Safety

Abstract. The article deals with the air transport safety issues. It touches upon 2 blocks of protection against possible threats and details the points of violations leading to transport problems. The conclusion is that unfortunately, the possibility of occurrence of emergencies is not completely preventable but we still have to take all possible measures to prevent the risk of accidents on air transport.

Keyword: air transport; transport safety; safety in aviation; blocks of protection.

Without aviation it is absolutely impossible to imagine the modern world and society. Today it is a rather popular form of transport, which provides about 15% of Russia's passenger traffic. In addition, air travel is the fastest and most comfortable. Airplanes, helicopters, and other aircraft transport millions of passengers annually, a huge amount of cargo, as well as perform special tasks. Experts believe that the number of passengers over the next 20 years will increase by 3 times.

Security issues in aviation are given paramount attention, but in spite of this, emergencies do occur.

Transport safety is a complex system that includes 2 blocks of protection against possible threats:

1) Block of unlawful interference with transport activities.

This system includes various means of fencing, structures, specialized services and guard units, law enforcement agencies, organizational and legal measures, etc. — all this determines the state of protection of life and health of people, their property, and also objects of transport from threats;

2) Block errors in the operation of transport.

This system includes the process of designing, manufacturing, testing and commissioning vehicles and transport equipment. Particular attention is paid to the training and professional development of personnel working on transport. Medical and meteocontrol, organizational, legal and investigative measures to identify the causes of accidents and their accounting are carried out to create tables that clearly show the state of protection of life and health of people, property and the environment from threats at the moment.

To a violation of security in transport lead:

1. Terrorist actions
2. Environmental Impact
3. Technical issues
4. Human factor

Damaging factors on air transport:

- ☐ the force arising from the impact of the aircraft in the fall;
- ☐ fire, explosion, poisonous gases;

☐ decompression

☐ passenger panic

Emergencies in air transport can occur at any stage: take-off, cruising, landing.

Safety in aviation is provided by a set of activities, including:

— strict regulation of the design, construction, testing and certification of aircraft, aircraft engines and equipment;

— a complete list of technical safety requirements and standards for the characteristics of aircraft, their elements, systems, units and equipment;

— the system of technical operation of aircraft with a list of mandatory rules for their preparation and maintenance;

— technical requirements and standards for airports, airfields, airways;

— the rules of the organization of air traffic control;

— the order of the meteorological services providing air traffic;

— carrying out inspection of passengers and baggage, inspection of aircraft;

— a system of investigation and recording of accidents.

To ensure the safety of air transport before the flight, a thorough check of the vehicle is carried out, further preparing it for the flight. Passengers of the aircraft are thoroughly checked at the airport — they pass through passport control, check things through a special scanner. If necessary, airport staff can manually inspect the person and his personal belongings.

To reduce the risk of accidents on air transport, passengers should comply with the established safety requirements:

— one cannot go to the aircraft parking without the airport employees accompanying, without permission to climb into the cabin, enter the cockpit, touch and open the locks and exit handles, open doors and hatches;

— It is strictly forbidden to transport flammable and explosive materials, spontaneous objects, cylinders with compressed and liquefied gas, toxic, poisonous, corrosive substances;

— It is forbidden to carry with them cold and firearms;

— It is forbidden to use air transport to people who have contraindications for health or illness;

— It is forbidden to get up from their seats, walk through the cabin when the aircraft is on the ground, during takeoff and landing.

Unfortunately, the possibility of occurrence of emergencies is not completely preventable, but with careful inspection and compliance with all safety measures, both crew members and passengers significantly reduce the risks. Today, air transport is considered the safest mode of transport (According to the Flight Safety Agency, the probability that a passenger will die in a plane crash is 1 chance out of 8 million).

References

1. Zaharov, I. The safest transport. <https://basetop.ru/samyiy-bezopasnyiy-vid-transporta-statistika-2017-goda/>

2. Air Transport Safety // https://studopedia.ru/1_127631_lektsiya---bezopasnost-na-vozdushnom-transporte.html.

УДК 656.2.08

© Ершова Татьяна Александровна

— кандидат философских наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта

© Папикян Карина Ашимовна

— студент Московского государственного
строительного университета

Методы обеспечения безопасности при использовании вертикального транспорта

Аннотация. В работе проанализированы правила безопасности при эксплуатации нового поколения скоростных лифтов, описаны требования к сертификации нового лифтового оборудования. Описаны конкретные шаги для обеспечения строительства тестовой башни, предназначенной для испытания лифтового оборудования, что обусловлено действующим законодательством.

Ключевые слова: безопасность жизнедеятельности граждан; сертификация лифтового оборудования; строительство тестовой башни.

© Tatiyana A. Ershova

— Candidate of Philological Sciences, associate
professor of the the department of methodology
of law and legal communication, Law Institute
of the Russian University of Transport

© Karina A. Papikyan

— student of the Moscow State University of Civil Engineering

The methods to provide safety in vertical transportation

Abstract. The paper analyzes the safety rules for the operation of a new generation of high-speed elevators, describes the requirements for certification of new elevator equipment. There have been described the steps to ensure the

construction of a tower for testing elevator equipment, which is due to current legislation.

Keywords: citizens' safety; citizens; certification of elevator equipment; construction of a test tower.

© **Tatiana A. Erschova**

— Kandidat der Philologie, Assoziierter Professor
der Abteilung «Methodik des Rechts und der rechtlichen
Kommunikation», Juristische Hochschule
der Russischen Universität für Verkehr

© **Karina A. Papikyan**

— Studentin der Moskauer Staatliche Universität
— für Bauingenieurwesen

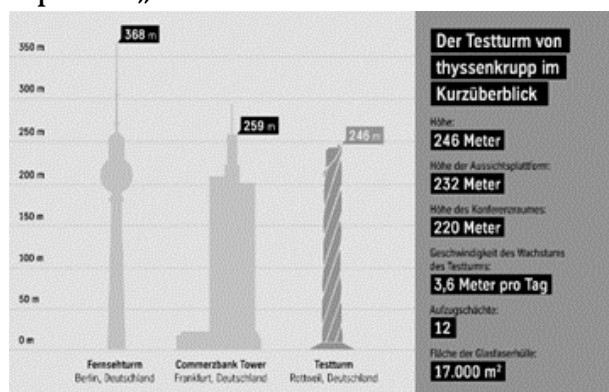
Sicherheitsmethoden für den vertikalen Transport

Zusammenfassung. In der Arbeit werden die Sicherheitsregeln für den Betrieb einer neuen Generation von Hochgeschwindigkeitsaufzügen analysiert und die Anforderungen für die Zertifizierung neuer Aufzugsanlagen gestellt. Es werden dabei konkrete Schritte beschrieben, zwar den Bau eines Testturms, der speziell für die Prüfung der neuen Ausrüstung errichtet wurde.

Stichworte: Lebenssicherheit der Bürger; Zertifizierung von Aufzugs-ausrüstung; Bau eines Testturms.

Die führenden Positionen deutscher Unternehmen in der Weltwirtschaft und in der Industrieproduktion in den letzten zwei Jahrhunderten sind kein Zufall. Sie wurden dank der Unterstützung der Ingenieurausbildung möglich. Heute zieht Deutschland neues qualifiziertes Ingenieurpersonal und talentierte junge Ingenieure in sein Gebiet an.

Der Tower of Light ist die Idee der Architekten Helmut Jan und Werner Sobek. Dies ist nicht nur eines der höchsten Werke in Deutschland. Der Turm ist für die Prüfung und Zertifizierung von Hochgeschwindigkeitsaufzügen konzipiert. „Am Ende der Lebensdauer können die Glasfasermembran, die Stahl-



tragwerke und der Beton einfach rückgebaut und recycelt werden,“ — Dr. Werner Sobek. (Zeichn. 1)

Von ThyssenKrupp Elevator wurde nach langem Suchen Rottweil, eine Kleinstadt, als Ort für einen modernen Aufzugsturm gewählt. Hier in der Nähe liegen Universitäten und technischen Hochschulen, wo fast 10.000 zukünftige Ingenieure stud-

ieren. Vielleicht war das der Hauptgrund für das ThyssenKrupp Unternehmen, diese Stadt zu wählen. Die Aufzugsanlage thyssenkrupp Elevator ist das einzige Unternehmen dieser Art in Deutschland und das größte in Europa.

Kritiker des Projekts befürchten, dass der Turm das Image der ältesten Stadt Baden-Württembergs brechen wird, aber „Die Leute von Rottweil sehen den Turm als großartige Chance für unsere Stadt, und das Projekt genießt breite Unterstützung in der lokalen Bevölkerung und im Stadtrat. Durch ihn wird Rottweil zu einem attraktiveren Standort für zukunftsorientierte Unternehmen,“ — Ralf Bross (Bürgermeister von Rottweil).

Der Entwurf bietet eine Aussichtsplattform für Besucher mit einem 360-Grad-Panoramablick auf die alte Stadt Rottweil aus einer Höhe von 232 Metern. Das ist die höchste Aussichtsplattform in Deutschland.

Die Aufzüge von morgen werden weitaus schneller und technisch komplexer sein und sich auf revolutionäre Technologien stützen. Aufzugsschächte: In insgesamt 12 verschiedenen Schächten können die Aufzüge der Zukunft getestet und zertifiziert werden. Jeder Aufzug kann sich mit Geschwindigkeit von 18 m/s (65 km/h) bewegen. Das Mehrkabinenaufzugssystem MULTI wird hier zur Marktreife gebracht. Was ist, wenn es Probleme mit dem Aufzug gibt? Bei einem Stromausfall muss das vierstufige Bremssystem die mit Batterien ausgestatteten Kabinen vor einem Absturz sichern. Wenn alles schiefgeht, sind die mechanischen Fangarme in einem normalen Aufzug eingestellt.

Ingenieure der deutschen Firma ThyssenKrupp entwickeln eine neue Generation von Aufzügen. Nach langen wissenschaftlichen Forschungen gelang es den Spezialisten, ein Konzept für Personenaufzüge namens MULTI zu entwickeln. Die Idee war revolutionär. Das Setup verwendet Magnetschwebebahn. Die Hauptantriebskraft in solchen Aufzügen bestand darin, ein Linearmotor zu entwickeln, der ein elektromagnetisches Feld zwischen der Kabine und Stahlschienen erzeugt, die entlang der gesamten Höhe der Welle installiert sind.

Dank der Konstruktion von Aufzügen ohne Verwendung von Seilen können mehrere Kabinen in einem Schacht bewegt werden. Dadurch wird der Platzbedarf für Aufzüge im Gebäude um die Hälfte reduziert. Außerdem können sich die Aufzüge sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung bewegen.

Mit dem Aufkommen auf dem Massenmarkt können sich die neuen Wolkenkratzer ändern. Dies kann sich in Zukunft stark auf die Form und Innengestaltung von Hochhäusern auswirken. Dies ermöglicht die Entwicklung neuer, unglaublicher Architekturprojekte. Die Anlage wurde 2017 in Betrieb genommen. 2018 wurde das Tower-Projekt mit dem Balthazar-Neumann-Preis ausgezeichnet. Die Spezialisten des Projektteams wurden für herausragende Leistungen im Bereich der integrierten Planung ausgezeichnet.

References

1. Thyssenkrupp Testturm Rottweil URL: <https://testturm.thyssenkrupp-elevator.com/>

2. Höher hinaus in der „Stadt der Türme“URL: <http://www.urbanhub.com/de/buildings/hoeher-hinaus-in-der-stadt-der-tuerme/>
3. Details zum Design des Aufzugstestturms Rottweil: <http://www.urbanhub.com/de/buildings/details-design-aufzugstestturm-in-rottweil/>
4. Neue Ära der Aufzugtechnik revolutioniert die Gebäudekonstruktion: <http://www.urbahub.com/de/technology/neue-ara-der-aufzugtechnik-revolutioniert-die-gebaudekonstruktion/>

Памяти ученого посвящается...



© Ивакин Виктор Иванович

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

**Доктору юридических наук, профессору,
заслуженному юристу Российской Федерации,
основателю журналов «Право и государство: теория и практика»,
«Аграрное и земельное право»
АНАТОЛИЮ ИВАНОВИЧУ БОБЫЛЕВУ**

© Viktor Iv. Ivakin

— Candidate of Law, associate professor
of the department “Theory of Law, History of Law
and International Law” of the Law Institute
of the Russian University of Transport (MIIT)

**Dedicated to ANATOLY IVANOVICH BOBYLEV,
Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation, founder of
the journals “Law and the State: Theory and Practice”,
“Agricultural and Land Law”**

В апреле 2019 г. исполняется 80 лет со дня рождения видного россий-
ского ученого-правоведа, профессора, доктора юридических наук, заслу-

женного юриста Российской Федерации Анатолия Ивановича Бобылева. Тернист и нелегок был путь нашего коллеги, друга, прекрасного человека и высочайшей квалификации специалиста.

Родился Анатолий Иванович в тяжелое довоенное время, на Южном Урале, в г. Кувандык Чкаловской (ныне Оренбургской) области 4 апреля 1939 г. Как и тысячам тогдашним сверстников, на его долю выпало трудное детство, нелегкий послевоенный период, но брали свое мечты и юношеский максимализм. Потому рано покинув родные места, к которым потом, будучи талантливейшим представителем нашего цеха, Анатолий Иванович всегда возвращался, уехал на учебу в Астраханское мореходное училище, которое закончил с отличием в 1957 г. Казалось, мечта его сбылась. После окончания названного учебного заведения — плавание на судах Каспийского флота, которое оказалось, однако, недолгим, поскольку по состоянию здоровья пришлось быть комиссованным. Таково было суровое решение медицинской комиссии¹. Но тяга к морю так и осталась на всю жизнь, о чем напоминали в его уютном домашнем королевском кабинете различные морские атрибуты. Среди них в виде штурвала корабля барометр, соответствующая карта, другие детали непринужденной обстановки. Выдержав серьезные операции, Анатолий Иванович вернулся в родной город, где много, как всегда, работал, читал, особенно художественные произведения, писал статьи, рассказы, стихи. Среди них, думается, и первые строки:

О, родина, милая родина
Степи, поля, ковыли,
Сколько дорог будет пройдено
От шажка кувандыкской земли.

Печатал их в местных газетах, и даже мечтал стать писателем. Тем самым, сумел сконцентрироваться в жизни, подготовиться и поступить в 1961 г. во Всесоюзный юридический заочный институт (ВЮЗИ).

С этого времени ему пришлось много сил отдавать учебе, одновременно работая на радио, в сфере культуры, проходя последующее лечение и реабилитацию. Почувствовал необходимость усилить профессиональную подготовку в качестве юриста и перевелся в Саратовский юридический институт, который окончил в 1965 г. По окончании молодой специалист был направлен в Министерство социального обеспечения Республики Башкирия.

Общение с людьми по вопросам пенсионного и социального обеспечения, другим социальным проблемам надолго определили научное направление А. И. Бобылева. Из Уфы в 1968 г. он переезжает в Свердловск в связи с поступлением в аспирантуру Свердловского юридического института по

¹ Духно Н. А., Ивакин В. И. Памяти Анатолия Ивановича Бобылева // Право и государство: теория и практика. 2010. № 4. С. 6—7; Аграрное и земельное право. 2010. № 4. С. 4—5; Государство и право. 2010. № 5. С. 127—128.

специальности «колхозное и земельное право» на очное отделение. В апреле 1971 г. досрочно защитил кандидатскую диссертацию на тему: «Правовое обеспечение материальной заинтересованности колхозов и колхозников в развитии общественного производства» и был зачислен на должность преподавателя кафедры колхозного и земельного права этого же института, переведен сначала на должность старшего преподавателя, а затем по конкурсу избран и. о. доцента кафедры.

Проблемы социального развития села так и остались главным направлением А. И. Бобылева в дальнейшей научной деятельности и подготовке докторской диссертации на тему: «Проблемы правового регулирования социального развития трудовых коллективов (внутриколхозный аспект)». При этом до защиты им были подготовлены две авторские монографии: «Социальное планирование на селе» (М., 1982) и «Социальные права работников сельского хозяйства» (М., 1984).

Анатолий Иванович также участвовал в написании пяти коллективных монографий, посвященных вышеназванной тематике. Среди которых «Правовой статус работников сельскохозяйственных предприятий» (М., 1987); «Правовой статус районного агропромышленного объединения» (Киев, 1986); «Правовые проблемы организации и деятельности РАПО» (М., 1988); «Личные подсобные хозяйства на селе» (М., 1984); «Рабочий класс: показатели политической, трудовой и нравственной активности» (Мн., 1984). Этот научный марафон закончился успешной защитой в феврале 1989 г. диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук в Научно-исследовательском институте советского законодательства (ныне Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации).

К слову сказать, предыдущие перед защитой десять лет А. И. Бобылев проработал в Оренбургском сельскохозяйственном институте (ныне Оренбургский государственный аграрный университет), этой колыбели сельскохозяйственных кадров региона, занимая должности от старшего преподавателя до заведующего кафедрой. Здесь же ему присвоено ученое звание доцента, отсюда он выходил на обсуждение докторской диссертации с целью ее защиты. В автореферате так и записано, что «работа выполнена в Оренбургском ордена Трудового Красного Знамени сельскохозяйственном институте».

При этом А. И. Бобылев использовал разнообразные научные методы исследования проблем социального развития села в Оренбургской области, других регионах страны. Особенно широко Анатолий Иванович Бобылев применял метод конкретно-социологических исследований: самостоятельно разрабатывал анкеты, проводил анкетирование и другие формы опроса сельского населения, делал обобщения статистических данных, анализировал полученные результаты, доводил их до органов государственной власти со своими предложениями.

Широко этот метод использован А. И. Бобылевым при исследовании последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС, которые им велись в Республике Беларусь на основе авторских анкет. Его выводы и рекомендации рассматривались Правительством Республики Беларусь и были включены в Республиканскую программу преодоления последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС, а его предложения о совершенствовании «чернобыльского» законодательства были рассмотрены Правительством Республики Беларусь. Они представляли интерес и потому, что ученый лично выезжал в неблагоприятные территории, подверженные радиоактивному воздействию, проводил опрос населения, проживающего на этих территориях, анализировал собранные статистические данные. Он первым из юристов сумел раскрыть социально-правовые вопросы преодоления последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС и опубликовал их в ведущем научном юридическом журнале страны «Советское государство и право» (1991. № 12. С. 43—53).

Итак, с 1988 по 1993 гг. А. И. Бобылев работает в Республике Беларусь в Белорусском институте механизации сельского хозяйства, Белорусском государственном университете. Сначала на должности профессора, а потом заведующего кафедрой экологического и сельскохозяйственного права. Он много внимания уделяет экологическим проблемам Республики, анализу земельного законодательства, вопросам государственного строительства. Ученый организовал научную лабораторию «Социально-правовых исследований по совершенствованию экологического и сельскохозяйственного законодательства» при студенческом центре Белорусского государственного университета, сотрудники которого, в первую очередь сам А. И. Бобылев, выезжали с исследованиями в районы, подвергшиеся радиоактивному загрязнению. В Минске выходят монографии с его участием: «Вопросы общей теории экологического права», «Правовой режим использования и охраны природных объектов и природных ресурсов», «Социально-правовые вопросы преодоления последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС», «Земельная реформа Республики Беларусь», «Экологическое право» и др. В декабре 1991 г. А. И. Бобылеву присваивается ученое звание профессора по кафедре государственного права и советского строительства.

В 1993 г. ученый по приглашению вновь возвращается в Оренбург, где бурно развивается образование в сфере права, уже доктором юридических наук, профессором. Там Анатолий Иванович в 1995 г. фактически создает юридический факультет Оренбургского государственного университета и становится его деканом. А несколько позже в 1999 г. им также основывается правовой колледж, вошедший затем в состав вуза, которые успешно функционируют до настоящего времени. И хорошо сейчас помнится, как на конференции, организованные ученым-подвижником, приезжали профессора С. А. Боголюбов, Г. Е. Быстров, М. М. Бринчук, Р. Х. Габитов, М. И.

Козырь, М. С. Пашова, Ф. М. Раянов и др. Это были действительно праздники юридической науки. В столь грандиозных форумах принимали участие исследователи из различных регионов страны.

Выходец из Оренбуржья, Анатолий Иванович много сил и умения отдал становлению и развитию юридической науки и юридическому образованию в этой области, чем во многом восполнил пробел нехватки преподавателей высшей квалификации в вузах региона, он оказывал научную консультацию аспирантам и тем, кто продолжал заниматься наукой дальше.

Эта деятельность была высоко оценена государством. Указом Президента РФ от 21 мая 1999 г. № 635 за заслуги в укреплении законности и многолетнюю добросовестную работу декану юридического факультета Оренбургского государственного университета, доктору юридических наук, профессору А. И. Бобылеву было присвоено почетное звание «Заслуженный юрист Российской Федерации». Анатолий Иванович также неоднократно награждался почетными грамотами университета, областной администрации, Председателя Правительства РФ В. С. Черномырдина.

Словом, в Оренбургском крае об Анатолии Ивановиче Бобылеве осталась светлая память. Поэтому не удивительно, что пространные статьи о нем размещены, в частности, в таких региональных универсальных изданиях России, как Оренбургская биографическая энциклопедия¹ и Кувандыкской энциклопедии².

С 2000 г. начинается «московский» период работы профессора А. И. Бобылева. Вместе с организатором и создателем Юридического института Московского государственного университета путей сообщения профессором Н. А. Духно ученый развивает различные направления научной деятельности молодого учебного заведения в должности заместителя директора по науке (2000—2002 гг.), заведующего кафедрой теории и истории права и государства.

Эта кафедра была создана по решению Ученого совета МИИТ 22 марта 2000 г. по инициативе профессора А. И. Бобылева, который и становится первым ее заведующим. В институте открывается подготовка специалистов высшей квалификации через аспирантуру, защищают кандидатские диссертации аспиранты и соискатели.

Наш институт, благодаря, в том числе, и колоссальной работе Анатолия Ивановича, устанавливает творческие научные связи с рядом ведущих высших учебных заведений страны: Московской государственной юридической академией, Современной гуманитарной академией, Институтом права Башкирского государственного университета, Саратовской государственной академией права, Мордовским государственным университетом, Оренбургским государственным аграрным университетом и другими вузами. Совместно проводятся научные и научно-практические конферен-

¹ Оренбургская биографическая энциклопедия. Оренбург : Димур, 2000. С. 45.

² Кувандыкская энциклопедия / сост. С. М. Стрельников. Кувандык, 2006. С. 38.

ции, осуществляется обмен научными статьями с целью их публикации. Сейчас, как известно, эти связи успешно развиваются и далее.

Его опыт, знания, активная деятельность были востребованы в науке. С 2004 г. Анатолий Иванович являлся членом диссертационного совета при Московской государственной юридической академии, выступал официальным оппонентом и в других диссертационных советах.

Важным научным направлением деятельности ученого являлась организация выпуска в Юридическом институте сборников научных статей. Под редакцией Н. А. Духно и А. И. Бобылева за 10 лет было издано 15 выпусков. Последний из них, вышедший в декабре 2008 г., — «Вопросы гражданского и предпринимательского права» — включал статьи исследователей из различных регионов страны. При этом А. И. Бобылев в каждом сборнике публиковал свои работы. Данные выпуски приобрели популярность в научном мире России и успешно издаются до настоящего времени.

А. И. Бобылев являлся не только высококласным ученым, но и прекрасным преподавателем и организатором учебного процесса. Из почти 40-летнего педагогического стажа работы около 25 лет он возглавлял кафедры в различных учебных заведениях. Большое значение придавал методическому обеспечению учебного процесса. По всем дисциплинам и во всех вузах, где он вел преподавательскую деятельность, была создана хорошая методическая база, а учебные пособия, созданные им, являлись весьма оригинальными. Его лекции по всем темам учебной дисциплины «Теория права и государства» были подготовлены и опубликованы в научных изданиях, они носили авторский характер, были доступны для понимания студентов. Следует отметить, что кафедра теории и истории права и государства, возглавляемая им, в 2006 г. признавалась лучшей среди гуманитарных кафедр Московского государственного университета путей сообщения. Поэтому Анатолий Иванович искренне удивлялся тому, как можно преподавать на высоком профессиональном уровне, если преподаватель в течение длительного времени не может подготовить и опубликовать научную статью. Какие научные знания можно дать студенту в этом случае? К сожалению, наука еще не стала в полной мере стимулом для преподавателя, как с точки зрения его роста, так и оплаты его труда, отмечал А. И. Бобылев.

В последние годы, далее констатировал ученый, научные исследования в области юриспруденции находят отражение в большей степени в учебной литературе, в первую очередь, в учебниках. Это значительно снижает возможность развития науки, теряется глубина научных изысканий, не развиваются фундаментальные направления исследований. А. И. Бобылев — один из немногих ученых, которые на академическом уровне осуществлял обобщение и анализ научных взглядов по различным проблемам теории права и государства. Это воплощалось в издании авторского «Собрания научных трудов». За 10 лет им было подготовлено и издано три вы-

пуска (1999, 2002, 2007 гг.). Конечно, основным разделом всех трех изданий являлась теория права и государства, где помещались научные исследования о предмете и методологии права и государства; о соотношении личности, общества и государства; об учении о государстве и государственной власти; об актуальных проблемах права. Ответственным редактором первого выпуска являлся профессор, доктор юридических наук, Заслуженный деятель науки РФ С. А. Боголюбов, последних двух выпусков — профессор, доктор юридических наук, почетный работник высшего профессионального образования Н. А. Духно, который во многом способствовал подготовке и изданию этих выпусков.

Всего профессором А. И. Бобылевым издано свыше 30 авторских и коллективных монографических работ, 250 научных статей. Среди монографий его последнего времени можно отметить «Правовой режим земель железнодорожного транспорта» (2003); «Юридическая ответственность за нарушение правового режима природных объектов, природных ресурсов» (2007); «Исполнительная власть в России: теория и практика ее осуществления» (2003) и др. Потому вполне справедливо в книге «Кто есть кто в юриспруденции» ее составитель Заслуженный деятель науки Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор В. М. Сырых писал, в частности, что Анатолий Иванович Бобылев «уделяет значительное внимание проблемам правотворчества и систематизации законодательства. Обосновывает правомерность выделения аграрного права в качестве новой отрасли системы российского права, плодотворно исследует современные проблемы экологического права»¹. И это действительно соответствует истине. На достижение обозначенных целей также были направлены и учрежденные ученым вышеназванные средства массовой информации.

Немало внимания профессор А. И. Бобылев уделял развитию научной студенческой работе. На кафедре, возглавляемой им, постоянно действовало студенческое научное общество, на котором в течение всего учебного года заслушивались научные доклады и сообщения студентов. Все 10 лет существования дневного отделения заведующий кафедрой теории и истории права и государства проводил научные студенческие конференции в рамках Московского государственного университета путей сообщения.

Профессор А. И. Бобылев много внимания в научной деятельности уделял формированию и развитию транспортного права, совершенствованию законодательства о железнодорожном транспорте. В связи с этим следует назвать представительную Всероссийскую научно-практическую конференцию, организованную в Юридическом институте МИИТ на тему «Актуальные проблемы совершенствования законодательства в сфере железно-

¹ Видные ученые-юристы России (вторая половина XX в.): Энциклопедический словарь биографий (по состоянию на 1 августа 2004 г.) / под ред. В. М. Сырых. М. : РАП, 2004. С. 63.

дорожного транспорта» (2001), на которой с основным докладом выступил А. И. Бобылев.

Самым значительным научным событием в этой области явилась III Всероссийская научно-практическая конференция, проведенная в 2004 г. Юридическим институтом МИИТ, на тему «Теоретические проблемы формирования транспортного права», организованная по инициативе заведующего кафедрой А. И. Бобылева, который и выступил с докладом «Место транспортного права в системе российского права». Материалы этой конференции, в том числе и основные доклады, были опубликованы не только в сборнике научных статей МИИТ, но и в журналах «Государство и право», «Право и политика».

Профессор А. И. Бобылев, как уже выше отмечалось, являлся автором, учредителем и главным редактором научно-практических журналов: «Право и государство: теория и практика», «Аграрное и земельное право», которые выходят ежемесячно с января 2005 г. А основать журнал — все равно, что заложить город. Потому трудно представить, но это означает, что каждый месяц в оба журнала надо собрать, отредактировать, проверить, отпечатать свыше 50 научных статей из различных регионов России и других стран. Однако небольшой коллектив редакции журналов прекрасно справлялся с этой задачей, о чем свидетельствовал тот факт, что оба журнала были включены в Перечень рецензируемых изданий ВАК, а журналу «Аграрное и земельное право» в 2008 г. присвоен Знак отличия «Золотой фонд прессы — 2008», подтверждающий его высокое качество. Эти два печатных средства массовой информации, как храмы новейшей правовой мысли, воздвигнутые в честь названных отраслей права и в целом юриспруденции, в особом почете в юридическом мире. Благодаря им, не только московские исследователи, но и ученые из любого региона Российской Федерации, других государств мира получили широкую возможность для публикации своих научных трудов.

Потому настоящая памятная дата побудила нас еще и еще раз обратиться к уникальной личности этого человека, который, по признанию коллег, «трудился без выходных», да так, собственно говоря, это и было, чему и являемся свидетелями, написав о нем все вышеизложенное.

Плодотворная жизнь выдающегося ученого неожиданно оборвалась 24 января 2010 г., когда Анатолий Иванович был еще полон новых замыслов и планов, до последних дней трудился в нашем университете, делился опытом со своими учениками, единомышленниками, для которых был всегда доброжелательным наставником, чутким, отзывчивым человеком. Собственно говоря, и сегодня коллега с нами, при написании вот этой небольшой, но архиважной работы. И хотя, конечно, проходит время, но оно не отдаляет от нас жизнь и деятельность исследователя. Потому, зайдя в библиотеку института, вы всегда найдете его книги. Вот и сейчас в читальном зале развернута выставка, посвященная ученым, внесшим свой

значительный вклад в развитие вуза. Среди них увидите и стенд об А. И. Бобылеве, а также его монографии, учебные пособия, статьи. Словом, как говорили древние: *Humana memoria, sicut eius scripta, Custos in aeternum* (Память человеческая, как и его письма, хранитель вечности).

В заключении хотелось бы сказать: Анатолия Ивановича всегда отличали высокая ответственность и организованность, простота в общении, скромность, доброта и искренность, широкая эрудиция и энциклопедическая образованность. Все это снискало ему уважение, заслуженный авторитет и признание. Весь его жизненный путь являет собой пример беззаветного служения родине и науке.

Мудрый наставник, принципиальный руководитель, настоящий ученый, талантливый педагог, отличный организатор, подлинный университетский профессор, прекрасный человек — таким навсегда Анатолий Иванович Бобылев останется в памяти своих многочисленных учеников, коллег и родных.

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «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 200 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. Авторами дополнительно представляют рецензию доктора или кандидата наук по профилю статьи.

6. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.

REQUIREMENTS
for the materials submitted for publication in the journal
«Bulletin of the Law Institute MIIT»

1. All manuscripts should be submitted to the editor in an electronic form in Microsoft Word format personally or via e-mail albinadg@mail.ru. The title of the document is identified through the first author's name.
2. The paper should contain:
 - **a title** of the article both in Russian and in English;
 - **keywords** (5-7 words/word combinations) both in Russian and in English;
 - **an abstract** of 200 and more words both in Russian and in English;
 - **the following information** about the author/authors:
 - surname, name, middle name (IN FULL WORDS);
 - place of work/study (IN FULL WORDS);
 - position, scientific degree, scientific status if any (IN FULL WORDS);
 - contacts (an e-mail).
3. The paper should be of 3-10 pages of A4 format.
4. Bibliography (both in Russian and in English) should be arranged according to GOST P7.0.5 – 2008.
5. The paper should be supplied with a review of Doctor or Candidate of the respective Sciences.
6. The editors have a right to reject the paper if the requirements aren't met.