



# ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 4 - 2016



РОСТРАНСНАДЗОР



ФСБ РОССИИ



МВД РОССИИ



МЧС РОССИИ

## Содержание

### Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры

**Борисова С. В.**

Объекты транспортной безопасности ..... 4

**Васильев Ф. П., Бычков В. В., Зайцев П. В.**

О значении неотложности и качества осмотра места происшествия и иных первоначальных процессуальных мероприятий для обеспечения объективности в расследовании железнодорожной катастрофы ..... 17

**Пьянков А. В., Васильев Ф. П.**

Современная специфика и проблемы расследования преступлений и правового регулирования, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта ..... 23

### Налогообложение в сфере транспорта и транспортных услуг

**Николаева И. Г.**

Налогообложение услуг по международной перевозке товаров: налог на прибыль иностранных транспортных организаций ..... 34

**Гребеник В. В., Кривцов О. Ф.**

Роль налогового планирования и отдельные предложения по снижению налоговой нагрузки в акционерном обществе «Российские железные дороги» ..... 41

### Теория и методология обеспечения транспортной безопасности

**Суденко В. Е.**

Методологический потенциал категорий диалектики «необходимость» и «случайность» применительно к транспортным преступлениям ..... 47

**Землин А. И.**

К вопросу о месте транспортного права в системе российского права ..... 58

### Транспорт в профессиональном образовании

**Лобачев С. Л.**

Сетевой отраслевой транспортный университет как естественный этап развития транспортного образования ..... 69

**Буйло Б. И.**

Самостоятельная работа студента транспортного вуза (в рамках освоения учебной дисциплины «Эстетическая культура сотрудника правоохранительных органов» ..... 76

## Интеллектуальная собственность на железнодорожном транспорте

**Гурова М. А., Цветкова В. Д.**

Интеллектуальная собственность на железнодорожном транспорте

(на примере открытого акционерного общества

«Российские железные дороги») .....80

## 120 лет МИИТу

**Духно Н. А.**

К 120-летию ведущего транспортного вуза.....87

МИИТ, МИИТ, все пред тобой трепещут (*В. Е. Суденко*) ..... 100

## История строительства железных дорог

**Петров Ю. И.**

Правительственная политика в области железнодорожного

строительства в России в пореформенный период..... 102

## Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры

УДК 330.131.7:656.6

© **Борисова Светлана Валентиновна**

— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры гражданского права и процесса Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II

### ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**Аннотация.** В данной статье автор исследует правовую природу и виды объектов транспортной безопасности на транспорте. Отмечается, что сложность в определении объекта транспортной безопасности обусловлена отсутствием специальных научных исследований в области транспортной безопасности и многообразием различных по своей природе объектов, требующих установления соответствующего режима защищенности. Автором также приводится систематизированный перечень видов объектов транспортной безопасности, к числу которых относятся: а) движимые и недвижимые вещи, имущественные комплексы; б) хозяйственная деятельность на транспорте; в) информация, в том числе информация, составляющая государственную тайну; г) интеллектуальная собственность; д) специальные места и пространства, а также ряд общих признаков, характеризующих объекты транспортной безопасности.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность, объекты транспортной безопасности, объект транспортной инфраструктуры, транспортные средства, система обеспечения транспортной безопасности, транспортный комплекс, оценка уязвимости и категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, уровни безопасности в транспортном комплексе, зоны транспортной безопасности.

© **Borisova Svetlana**

— PhD, associate professor the Department of civil law and process Law Institute Moscow state University of Emperor Nicholas II

### OBJECTS OF TRANSPORT SECURITY

**Abstract.** In this article the author examines the legal nature and kinds of objects of transport security in all modes of transport. It is noted that

the complexity in determining the object of the transport safety due to the lack of specific research in the field of transport security and the diversity of their objects, requiring the establishment of appropriate regime of protection. The author also gives a systematic list of types of objects of transport security, which include: a) movable and immovable property, property complexes; b) economic activity on transport; c) information, including information constituting a state secret; d) intellectual property; e) special places and spaces, as well as a number of common features characterizing the objects of transport security.

**Keywords:** transport safety, transport safety, transport infrastructure, transport means, the system of ensuring transport safety, transport sector, vulnerability assessment and categorization of transport infrastructure objects and vehicles safety levels in the transport sector, zone of transport safety.

Деятельность обязанных лиц (государственных органов, органов местного самоуправления, хозяйствующих субъектов и иных лиц) по обеспечению транспортной безопасности имеет целью обеспечить режим защищенности особым объектам в сфере транспорта, именуемым объектами транспортной безопасности. Легальное определение данного понятия в законодательстве, в том числе в специальном Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности, отсутствует, в отличие, например, от объекта транспортной инфраструктуры, определяемом указанным Законом как технологический комплекс, включающий в себя: а) железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции; б) метрополитены; в) тоннели, эстакады, мосты; г) морские терминалы, акватории морских портов и пр.

Сложность в определении объекта транспортной безопасности обусловлена рядом факторов, а именно: отсутствием специальных научных исследований в области транспортной безопасности; многообразием различных по своей природе объектов, требующих установления соответствующего режима защищенности; множеством источников правовой регламентации их функционирования в транспортной отрасли и пр. Формирование фундаментальных правовых основ обеспечения транспортной безопасности в целом и в отдельных сферах функционирования транспортного комплекса обеспечит не только гармонизацию законодательства в данной сфере, но и приведет к снижению фактов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортного комплекса<sup>1</sup>.

Объекты транспортной безопасности являются одним из элементов системы обеспечения транспортной безопасности, исследование понятия

<sup>1</sup> См. также: *Ишмуратов П. Н.* Административно-правовые основы обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортного комплекса воздушного транспорта // Административное право и процесс. 2014. № 6. С. 58—61.

и видов которых является важнейшей составляющей механизма правовой защиты публичных и частных интересов в транспортной отрасли. Как справедливо отмечается в современной научной литературе, неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах может привести к общественно опасным последствиям<sup>1</sup>.

В связи с этим анализ Федерального закона «О транспортной безопасности» позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства (ст. 2). При этом под транспортным комплексом понимаются:

1) объекты транспортной инфраструктуры, представляющие собой технологический комплекс, включающий в себя: а) железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции; б) метрополитены; в) тоннели, эстакады, мосты; г) морские терминалы, акватории морских портов; д) порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений; е) расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ искусственные острова, установки, сооружения; ж) аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств; з) участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование, определяемые Правительством РФ;

2) субъекты транспортной инфраструктуры;

3) транспортные средства как устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя: а) транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение; б) воздушные суда коммерческой гражданской авиации; в) воздушные суда авиации общего назначения; г) суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключе-

---

<sup>1</sup> Макренкова К. Г. Обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта управлением на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу // Транспортное право. 2015. № 4. С. 20—22.

нием прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ; д) суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям; е) железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям; ж) транспортные средства городского наземного электрического транспорта.

Таким образом, формальное толкование положений рассматриваемого закона позволяет отнести к объектам транспортной безопасности такие элементы транспортного комплекса, как: 1) объекты транспортной инфраструктуры; 2) транспортные средства; 3) деятельность субъектов транспортной инфраструктуры, отвечающая требованиям безопасности, как представляется, не только транспортной в узком смысле, но и безопасности антитеррористической, промышленной, пожарной и пр.

Во-вторых, в отношении объектов транспортной безопасности вводятся специальные правовые режимы (ограничения, дополнительные процедуры и пр.), к числу которых относятся:

1) *проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств* (ст. 5). Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств определен приказом Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств». Целью проведения указанной процедуры является определение степени защищенности объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

На основании результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств и не позднее трех месяцев со дня утверждения результатов оценки уязвимости направляют их на утверждение в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности (ст. 9 Закона);

2) *обязательное категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств*, т.е. отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий (ст. 6 Закона). Категорированные объекты включаются в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, ведение которого осуществляют федеральные

агентства, подведомственные Минтрансу России (п. 1 Порядка ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденного приказом Минтранса России от 29 января 2010 г. № 22).

Основной задачей категорирования является отнесение компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности каждого объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства к одной из категорий (п. 2 Порядка установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности, утвержденного приказом Минтранса России от 21 февраля 2011 г. № 62). Устанавливаются не более пяти категорий объектов транспортной инфраструктуры и четыре категории транспортных средств автомобильного, воздушного, городского наземного электрического, железнодорожного, морского и речного транспорта, метрополитена и объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в порядке убывания их значимости — первая, вторая, третья, четвертая, пятая.

Используются следующие критерии: а) степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств применительно к отдельным видам транспорта; б) возможные последствия совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и/или транспортных средств применительно к отдельным видам транспорта, которые определяются на основании количественных показателей о возможных погибших или получивших вред здоровью людей, о возможном материальном ущербе (п. 5 Порядка);

3) *устанавливаются различные уровни безопасности в транспортном комплексе* (ст. 7 Закона). Постановлением Правительства РФ от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» устанавливаются следующие уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств:

— уровень № 1 — степень защищенности транспортного комплекса от потенциальных угроз, заключающихся в наличии совокупности вероятных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

— уровень № 2 — степень защищенности транспортного комплекса от непосредственных угроз, заключающихся в наличии совокупности конкретных условий и факторов, создающих опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса;

— уровень № 3 — степень защищенности транспортного комплекса от прямых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факто-



ров, создавших опасность совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса.

Если обязательное категорирование и оценка уязвимости осуществляются только в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, то различные уровни безопасности устанавливаются в отношении всего транспортного комплекса, включая деятельность субъектов транспортной инфраструктуры.

Кроме того, законодателем вводятся *специальные требования (ограничения)* в области обеспечения транспортной безопасности, обращенные к хозяйствующим субъектам, осуществляющим хозяйственную деятельность в сфере транспорта.

К ним относятся, во-первых, специальные ограничения к работам, непосредственно связанным с обеспечением транспортной безопасности (ст. 10 Закона). Эти работы не вправе выполнять лица: 1) имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления; 2) страдающие психическими заболеваниями, алкоголизмом, наркоманией, токсикоманией, до прекращения в отношении этих лиц диспансерного наблюдения в связи с выздоровлением или стойкой ремиссией; 3) досрочно прекратившие полномочия по государственной должности или уволенные с государственной службы, в том числе из правоохранительных органов, органов прокуратуры или судебных органов, по основаниям, которые связаны с совершением дисциплинарного проступка, грубым или систематическим нарушением дисциплины, совершением проступка, порочащего честь государственного служащего, утратой доверия к нему, если после такого досрочного прекращения полномочий или такого увольнения прошло менее чем три года; 4) в отношении которых по результатам проверки, проведенной в соответствии с Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», имеется заключение органов внутренних дел о невозможности допуска к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности и др.

Выявление указанных обстоятельств проводится субъектами транспортной инфраструктуры в соответствии с Правилами обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правилами проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, утвержденными постановлением Правительства РФ от 24 ноября 2015 г. № 1257.

В частности, проверка субъектом транспортной инфраструктуры сведений, указанных в п. 1—3, осуществляется посредством анализа перечня организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения

об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму, размещенного на официальном сайте Росфинмониторинга в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (<http://www.fedsfm.ru/documents/terr-list>).

Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается распоряжением Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р, к таким работам относятся: а) аккредитация специализированных организаций в области транспортной безопасности; б) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; в) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; г) осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности<sup>1</sup>.

Во-вторых, специальные требования в области транспортной безопасности (ст. 8 закона о транспортной безопасности) предъявляются:

— к хозяйствующим субъектам, осуществляющим проектирование и строительство объектов транспортной инфраструктуры. Так, застройщик объекта транспортной инфраструктуры устанавливает предварительную категорию строящегося объекта транспортной инфраструктуры исходя из количества категорий и критериев категорирования, и сведений о месте проведения строительных работ, технических и технологических характеристиках такого объекта транспортной инфраструктуры. Проектирование объектов транспортной инфраструктуры осуществляется с учетом их предварительной категории или присвоенной категории реконструируемого объекта транспортной инфраструктуры и пр.<sup>2</sup>;

— лицам, владеющим объектами (зданиями, строениями, сооружениями), не являющимися объектами транспортной инфраструктуры и расположенными на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенными к охранным зонам земель транспорта, в отношении которых устанавливаются уровни безопасности. К таким лицам относятся: юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками либо владельцами указанных объектов;

— прибывающим на объекты транспортной инфраструктуры или транспортных средств либо находящимся на них физическим лицам и др.

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности».

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 23 января 2016 г. № 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охранным зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».

*Специальные режимы* объектов транспорта, обеспечивающих их безопасное функционирование, можно подразделить на два вида: 1) общие требования (мероприятия, ограничения), устанавливаемые в отношении объектов транспортной безопасности в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности»; 2) специальные требования к объектам транспортной безопасности на отдельных видах транспорта, предусмотренные иными законодательными актами, регуливающими транспортную деятельность.

К числу последних можно отнести, в частности, следующие требования:

— обязательная сертификация и аттестация в гражданской авиации. Согласно ст. 8 Воздушного кодекса Российской Федерации обязательной сертификации подлежат аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем 20 человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов, светосигнальное и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехническое оборудование и оборудование авиационной электросвязи, используемые для обслуживания воздушного движения, и другие объекты;

— государственная регистрация и государственный учет транспортных средств, например, воздушных судов (ст. 33 Воздушного кодекса РФ). Государственной регистрации подлежат предназначенные для выполнения полетов следующие воздушные суда: 1) беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 0,25 кг и менее, и пилотируемые гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 кг и менее; 2) государственные воздушные суда. Согласно ст. 33 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации судно подлежит государственной регистрации в одном из реестров судов РФ: 1) Государственном судовом реестре; 2) реестре маломерных судов; 3) бербоут-чартерном реестре; 4) Российском международном реестре судов; 5) реестре строящихся судов;

— государственная регистрация аэродромов и вертодромов в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на основании заявления владельца аэродрома гражданской авиации или вертодрома гражданской авиации (ст. 41 Воздушного кодекса РФ);

— допуск к эксплуатации гражданских воздушных судов, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 кг и менее, при наличии сертификата летной годности (ст. 36 Воздушного кодекса РФ) и пр.

Таким образом, к основным характеристикам объектов транспортной безопасности можно отнести следующие.

Во-первых, объектами транспортной безопасности могут быть:

а) движимые и недвижимые вещи, имущественные комплексы, в том числе принадлежащие предпринимателям (например, транспортная инфраструктура);

б) хозяйственная деятельность на транспорте, связанная с проектированием, строительством, реконструкцией, эксплуатацией объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (аэродромов, аэропортов и пр.), а также с проектированием и строительством прилегающих к ним территорий, например, городских и сельских поселений, строительством и реконструкцией промышленных, сельскохозяйственных и иных объектов в пределах приаэродромной территории, которые должны проводиться с соблюдением требований безопасности полетов воздушных судов, с учетом возможных негативных воздействий оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье граждан и деятельность юридических лиц и по согласованию с собственником аэродрома (ст. 46 Воздушного кодекса РФ) и пр.;

в) информация (например, единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности, являющаяся собственностью Российской Федерации), в том числе информация, составляющая государственную тайну;

г) интеллектуальная собственность (изобретения, полезные модели, секрет производства (ноу-хау) и др.);

д) специальные места и пространства, названные в Федеральном законе «О транспортной безопасности» зонами транспортной безопасности, под которыми понимаются объекты транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, его часть, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц (транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных (ст. 1 Закона).

Во-вторых, данные объекты (вещи и имущественные комплексы) могут принадлежать всем субъектам гражданского права: публично-правовым образованиям (государству, субъектам РФ, муниципальным образованиям).

В-третьих, они принадлежат указанным лицам на различных имущественных и неимущественных правах (некоторые из них могут быть исключены из гражданского оборота). Так, в отношении вещей и имущественных комплексов у хозяйствующих субъектов и публично-правовых образований возникают вещные (например, право собственности) и обязательственные права (например, право аренды, лизинга и др.), на интеллектуальную собственность возникают интеллектуальные права, например, исключительное право (право пользования) и пр.

В-четвертых, учитывая многообразие перечня объектов транспортной безопасности, их можно классифицировать по различным основаниям: в зависимости от вида объекта (вещи, имущественные комплексы (совокупность вещей) и пр.; в зависимости от статуса субъекта, которому принадлежат объекты транспортной безопасности; в зависимости от содержания и объема гражданских прав на объект транспортной безопасности (он может принадлежать нескольким лицам), в зависимости от вида транспорта и пр.

Например, к объектам транспортной безопасности на *железнодорожном* транспорте относятся движимые и недвижимые вещи, имущественные комплексы<sup>1</sup>, специальные места и пространства:

1) инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования, под которой понимается технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование;

2) железнодорожные пути общего пользования — железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;

3) места общего пользования — крытые и открытые склады, а также участки, специально выделенные на территории железнодорожной станции, принадлежащие владельцу инфраструктуры и используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов, в том числе контейнеров, багажа, грузобагажа пользователей услугами железнодорожного транспорта и пр.<sup>2</sup>

На *водном речном* транспорте (движимые и недвижимые вещи, имущественные комплексы, специальные места и пространства):

---

<sup>1</sup> Отметим, что согласно ст. 133.1 Гражданского кодекса Российской Федерации недвижимой вещью, участвующей в обороте как единый объект, может являться *единый недвижимый комплекс* — совокупность объединенных единым назначением зданий, сооружений и иных вещей, неразрывно связанных физически или технологически, в том числе линейных объектов (железные дороги, линии электропередачи, трубопроводы и другие), либо расположенных на одном земельном участке, если в едином государственном реестре прав на недвижимое имущество зарегистрировано право собственности на совокупность указанных объектов в целом как одну недвижимую вещь. К единым недвижимым комплексам применяются правила о неделимых вещах.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

1) внутренний водный транспорт РФ — это один из видов транспорта, находящегося в ведении Российской Федерации и представляющего собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях РФ;

2) судно — самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река — море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода;

3) причал — гидротехническое сооружение, имеющее устройства для безопасного подхода судов и предназначенное для безопасной стоянки судов, их загрузки, разгрузки и обслуживания, а также посадки пассажиров на суда и высадки их с судов и пр. (ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации).

На *морском* транспорте (движимые и недвижимые вещи, имущественные комплексы, специальные места и пространства):

1) судно — самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. Причем суда могут находиться в собственности: граждан и юридических лиц; Российской Федерации, субъектов РФ; муниципальных образований.

Суда с ядерными энергетическими установками могут находиться в собственности только Российской Федерации, за исключением судов с ядерными энергетическими установками атомного ледокольного флота, которые могут находиться в собственности российских юридических лиц, включенных в утверждаемый Президентом РФ перечень российских юридических лиц, в собственности которых могут находиться ядерные установки. К таким юридическим лицам, в частности, относятся: Чепецкий механический завод (г. Глазов Удмуртской Республики), Машиностроительный завод г. Электросталь Московской области, Новосибирский завод химконцентратов, Ангарский электролизный химический комбинат (г. Ангарск Иркутской области), Атомредметзолото (г. Москва), Атомный энергопромышленный комплекс (г. Москва) и др.<sup>1</sup>;

2) морской порт — это совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта и пр. (ст. 9 Кодекса торгового мореплавания РФ).

На *воздушном* транспорте (движимые и недвижимые вещи, имущест-

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 27 апреля 2007 г. № 556 «О реструктуризации атомного энергопромышленного комплекса Российской Федерации».

венные комплексы, специальные места и пространства):

1) воздушное пространство России — это воздушное пространство над территорией РФ, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем (ст. 1 Воздушного кодекса РФ). Оно включает в себя зоны, районы и маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и т.п.), районы аэродромов и аэроузлов, специальные зоны и маршруты полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны (районы полигонов, взрывных работ и т.п.), зоны ограничений полетов воздушных судов и другие установленные для осуществления деятельности в воздушном пространстве элементы структуры воздушного пространства (ст. 15 Воздушного кодекса РФ).

В частности, воздушное пространство над территорией РФ, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Россию, делится на нижнее и верхнее воздушное пространство. Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является эшелон полета 8100 м (эшелон полета 265), который относится к нижнему воздушному пространству (п. 7 постановления Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»);

2) авиационные двигатели, воздушные винты и бортовое авиационное оборудование гражданских воздушных судов; светосигнальное и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехническое оборудование и оборудование авиационной электросвязи, используемые для обслуживания воздушного движения (ст. 8 Воздушного кодекса РФ);

3) аэродром — участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов (ст. 40 Воздушного кодекса РФ) и др.

На *автомобильном* транспорте (движимые и недвижимые вещи, имущественные комплексы, специальные места и пространства)<sup>1</sup>:

1) автомобильные дороги — по условиям движения и доступа к ним разделяются на следующие классы: а) автомагистраль; б) скоростная автомобильная дорога; в) обычная автомобильная дорога (нескоростная автомобильная дорога)<sup>2</sup>;

2) транспортное средство — это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. К транспортным средствам относятся: автомобиль, автобус, грузовой

<sup>1</sup> Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

<sup>2</sup> См. п. 2 постановления Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

автомобиль, мотоцикл, мотороллер, мотоколяска, мототехника (мокики, квадроциклы, трициклы и другая колесная техника на их основе), механические транспортные средства, приводимые в движение двигателем (снегоходы, минитракторы и самоходные машины для сельскохозяйственных, дорожных, мелиоративных, строительных и иных работ), мопед, велосипед с подвесным мотором, мотонарты, трамвай, троллейбус, трактор, гужевой транспорт, за исключением вьючных и верховых животных, а также прицеп (полуприцеп и прицеп-ропуск), не оборудованный двигателем и предназначенный для движения в составе с механическим транспортным средством и пр.

Таким образом, под *объектами транспортной безопасности* понимаются транспортные средства, транспортная инфраструктура, определенные территории и пространства, деятельность хозяйствующих субъектов, информация, интеллектуальная собственность и прочие объекты, принадлежащие различным субъектам (публично-правовым образованиям, юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям и физическим лицам) на различных правах, в отношении которых обязанностями лицами проводятся определенные мероприятия и установлен особый правовой режим их функционирования, обеспечивающий состояние их защищенности от объектов внутреннего и внешнего воздействия, а также предотвращение последними причинения вреда третьим лицам.



УДК 343.346:656.21.4

**© Васильев Федор Петрович —**

доктор юридических наук, профессор кафедры транспортное право  
Юридического института Московского государственного университета  
путей сообщения Императора Николая II, член РАЮН  
(vasilev17@mail.ru)

**© Бычков Василий Васильевич**

— кандидат юридических наук, полковник юстиции,  
ученый секретарь Академии Следственного комитета РФ

**© Зайцев Петр Вадимович**

— капитан юстиции, первый заместитель руководителя  
Юго-Западного следственного отдела на транспорте  
Московского межрегионального следственного управления  
на транспорте Следственного комитета РФ

### **О ЗНАЧЕНИИ НЕОТЛОЖНОСТИ И КАЧЕСТВА ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ И ИНЫХ ПЕРВОНАЧАЛЬНЫХ ПРОЦЕССУАЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЪЕКТИВНОСТИ В РАССЛЕДОВАНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КАТАСТРОФЫ**

**Аннотация.** Тема статьи раскрыта на примере расследования уголовного дела, возбужденного по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК РФ, по факту столкновения пассажирского поезда сообщением «Москва—Кишинев» с железнодорожным составом. С момента получения информации о транспортных происшествиях первоначальный осмотр осуществляется в соответствии процессуальных норм КоАП РФ (ст. 28.1) и УПК РФ (ст. 176). Качество обеспечения транспортной безопасности зависит от всестороннего и полного изучения места происшествия, в рамках установленных процессуальных правил (требований). Органам дознания и следствия следует учитывать кроме соответствующих технических регламентов и ведомственные документы. К примеру, распоряжение ОАО «РЖД» от 20 августа 2009 г. № 1754-р «Об утверждении Инструкции об организации расследования и учета несчастных случаев с людьми, не связанных с производством, происшедших в зоне движения поездов». Подобные рекомендации имеются и в ведомствах правоохранительных органов.

**Ключевые слова:** происшествие, профессионализм, расследование, регламент, совершенствование.

© **Vasilyev Feodor**

— doctor of legal Sciences, Professor of Department of transport law of the Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II, a member of RAUN ([vasilev17@mail.ru](mailto:vasilev17@mail.ru))

© **Bychkov Vasily**

— candidate of juridical Sciences, the Colonel of justice, scientific Secretary of the Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation

© **Zaitsev Peter**

— the captain of justice, first Deputy head of the South-Western investigatory Department on transport of the Moscow interregional investigative management on transport of Investigatory Committee of the Russian Federation

**ABOUT THE IMPORTANCE OF URGENCY AND QUALITY  
OF CRIME SCENE EXAMINATION AND OTHER INITIAL PROCEDURAL  
MEASURES TO ENSURE OBJECTIVITY IN THE INVESTIGATION  
OF TRAIN CRASH**

**Abstract.** The subject of the article disclosed by the example of investigation of the criminal case brought on signs of the crime provided by part 3 of article 263 of the criminal code, upon collision of a passenger train "Moscow—Chisinau" with a train. Since the teaching of information on traffic accidents, an initial inspection is carried out under the procedural rules of the administrative code (article 28.1) and the code of criminal procedure (article 176). The quality of transport security depends on the fundamental analysis of a scene, within established procedural rules (requirements). Bodies of inquiry and investigation should be considered in addition to relevant technical regulations and departmental documents. For example, the order of JSC "RZD" on August 20, 2009 № 1754-R "On approval of the Instruction about the organization of investigation and accounting of accidents with people not related to the production that occurred in the area of the train". Similar recommendations also exist in the departments of law enforcement bodies.

**Keywords:** accident, professionalism, investigation, regulation, improvement.

---

В качестве положительного примера проведения своевременного и качественного осмотра места происшествия следует привести пример из кон-

кретного уголовного дела (происшествия). Так, работники (должностные лица) структурного подразделения Московской дирекции инфраструктуры — филиала ОАО «РЖД» по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений бригады по неотложным работам данного же участка обвинялись в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК РФ. В частности, следствием и судом установлено, что утром 20 мая 2014 г. начальник участка Московско-Киевской дистанции пути, не имея данных о фактической температуре закрепления пути на 69-м км перегона «Бекасово 1 — Нара», направил для устранения выявленных накануне отступлений от норм содержания пути бригаду не соответствующего квалификационного разряда и не имеющую достаточного количества инструмента. Прибыв на место, бригадир участка и мастер участка силами подчиненных монтеров начали рихтовочные работы. При этом они не обеспечили ограждения опасного места сигналами остановки, не выдали предупреждение на снижение установленной скорости поездов и не организовали прекращение эксплуатации пути на время работ. Выявив в ходе работ изменение геометрии пути в виде «угла в плане» и сообщив об этом начальнику участка, никто из подсудимых не принял мер к подаче сигналов на остановку движения поездов. Самостоятельно и силами подчиненных им сотрудников мер к ограничению скорости и запрету движения также не приняли, а работы продолжили. В результате в 12 часов машинист грузового поезда сообщением «Сухиничи Главное — Бекасово — Сортировочное» при следовании по данному участку увидел работающую группу монтеров и применил служебное торможение, затем, увидев «выброс пути», применил экстренное торможение с остановкой локомотива. При этом фитинговая платформа с контейнером сошла в габарит соседнего пути, по которому в этот момент двигался пассажирский поезд сообщением «Москва—Кишинев», произошло столкновение одного из его вагонов с платформой.

В результате катастрофы погибли 6 человек, еще 23 получили телесные повреждения различной степени тяжести. Среди пострадавших — двое детей. Повреждено 350 м железнодорожного пути, один пассажирский вагон поврежден до степени исключения, также повреждены контейнер и 15 грузовых вагонов, полный перерыв в движении составил 6 часов 39 минут. Юридическим лицам — ОАО «РЖД», ГП «Молдавские железные дороги», ГП «УГЦТС ЛИСКИ» — причинен крупный ущерб на общую сумму более 20 млн руб.

В ходе осмотра места происшествия с участием соответствующих специалистов (сотрудников МЧС России, ОАО «РЖД») зафиксированы все повреждения, в том числе пути с указанием конкретных длин и расстояний, положение столкнувшихся поездов (для наиболее четкого понимания произошедшего произведен облет места происшествия на вертолете). Также были изъяты образцы поврежденных рельс и поврежденных вагонов, касеты-регистраторы скорости, произведено взвешивание вагонов грузового поезда. Отдельно осмотрены трупы пострадавших в столкновении.

В дальнейшем для установления всех обстоятельств и причин катастрофы следствием проведен большой объем следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий:

- допрошены более 120 потерпевших и свидетелей, назначено и проведено свыше 30 экспертных исследований, изучено и осмотрено больше 400 томов технической документации, прослушано и осмотрено более 16 часов аудиозаписей служебных переговоров сотрудников ОАО «РЖД», направлено три запроса об оказании правовой помощи в другие государства. Общий объем уголовного дела составил 41 том.

В целях устранения причин и условий, способствовавших совершению данного преступления, следствием внесено представление в адрес президента ОАО «РЖД». По результатам его рассмотрения к дисциплинарной ответственности привлечены 29 человек, в том числе 8 из них уволены, разработана новая система премирования работников железной дороги, внесены изменения в порядок производства работ на бесстыковом пути, пересмотрен план подготовки и повышения квалификации работников путевого комплекса.

Приговором суда виновные лица привлечены к уголовной ответственности. На основании постановления Государственной Думы «Об объявлении амнистии в связи с 70-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов» от отбывания назначенного наказания осужденные освобождены. Приговор вступил в законную силу 14 декабря 2015 г. и никем из участников уголовного судопроизводства не обжаловался.

Как правило, в качестве специалистов чаще всего привлекают экспертов экспертных учреждений: врачей, судебно-медицинских экспертов, специалистов в области железнодорожного транспорта (сотрудники ОАО «РЖД», Госжелдорнадзора) и др. Особо следует сказать о необходимости включения в следственные группы следователей-криминалистов<sup>1</sup>. Но эти и другие предварительно-текущие процессуально-доказательственные действия более успешно могут осуществляться при совершенствовании образовательно-научной деятельности в юридических вузах. Прежде всего МВД России и Следственном комитете РФ.

Если на месте происшествия имеется большое количество объектов осмотра, то, как показывает следственный опыт, необходимо создать штаб следственной группы, производящий осмотр, который организационно входит в состав общего оперативного штаба операции.

Несомненно, обычно вопрос о создании общего оперативного штаба для руководства операцией, его дислокации и составе решается сразу после происшествия. Штаб создается во взаимодействии со всеми правоохранительными органами (военной полицией), МВД и МЧС России и другими службами, а также административными органами исполнительной власти

---

<sup>1</sup> Понамарев А. И. Отдельные вопросы расследования актов терроризма — взрывов на остановках общественного транспорта // Следственная практика. 2005. Вып. 167.

еще до начала следственного осмотра. В приведенном примере уголовного дела есть особенности работы с трупами и их фрагментами: трупы и фрагменты тел погибших в большинстве своем и чаще всего бывают неопознанными. Это усложняет тактику осмотра.

Учитывая перечисленные особенности и принимая во внимание существование объективной необходимости скорейшего освобождения места происшествия от трупов (по санитарным и этическим соображениям), можно рекомендовать организовывать осмотр трупов и фрагментов тел сразу после проведения обзорной стадии осмотра места происшествия и разделения его на сектора.

Работа организуется в следующем порядке: каждому обнаруженному трупу (фрагменту) присваивается регистрационный номер. При подготовке к осмотру нужно заготовить или иметь повязки (бирки) в комплекте технических средств. Повязки лучше всего изготовить из медицинской светлой клеенки, на которой черным несмываемым маркером пишется порядковый номер. В дальнейшем данная бирка привязывается на кисть руки или ногу трупа.

Также важно, чтобы участники осмотра имели в зависимости от времени года соответствующую одежду, в которой могли бы без ущерба для здоровья длительное время находиться в неблагоприятных условиях. Но эти и другие процессуальные действия должны, безусловно, совершенствоваться с учетом отраслевых производственных направлений (авиационное, железнодорожное, космическое, трубопроводное, автомобильное и др.) деятельности собственников.

Что же касается вопросов профессионализма дознавателей и следователей — лиц, устанавливающих истину (производящих осмотр места происшествия), то они должны совершенствоваться с учетом проводимой современной социально-экономической и производственной политики. В апреле 2016 г. совершенствование научно-образовательной политики в области транспорта в России закреплено в договоре о сотрудничестве специализированного вуза — Юридического института МИИТа и Академии Следственного комитета РФ. Данный договор будет также способствовать изучению не только технико-юридических, но и научно-практических вопросов в области правоприменительной и правопресекательной деятельности.

### **Литература**

Бережкова, Н. Ф. Деятельность государственных судебно-экспертных учреждений в области проведения экспертиз по гражданским, административным, уголовным делам в России и как их совершенствовать / Н. Ф. Бережкова [и др.] // Путь науки. — 2016. — № 1 (23).

Васильев, Ф. П. Современные специфические особенности осмотра места преступления на объектах транспортной инфраструктуры и подготовка юристов: как преодолеть противоречия / Ф. П. Васильев, А. Л. Дрондин // The Way of Science — 2016 — № 1 (23).

Васильев, Ф. П. Научно-практическое толкование правового положения военной полиции Министерства обороны России / Ф. П. Васильев // Вопросы российского и международного права. — 2015.

Рабинович, И. М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров / Рабинович И. М.. — 2-е изд., испр. и доп. — СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1898.

УДК 343.346:629.5.01

**© Пьянков Андрей Владимирович**

— руководитель отдела криминалистики  
Дальневосточного следственного управления на транспорте,  
подполковник юстиции

**© Васильев Федор Петрович** —

доктор юридических наук, профессор кафедры транспортное право  
Юридического института Московского государственного университета  
путей сообщения Императора Николая II, член РАЮН  
(vasilev17@mail.ru)

### **СОВРЕМЕННАЯ СПЕЦИФИКА И ПРОБЛЕМЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

**Аннотация.** Вопросы транспортной безопасности следует рассматривать отдельно как с научной, так и образовательной точки зрения. И в этом нуждается также и практика. Деятельность объектов транспортной инфраструктуры (в том числе и морского транспорта) нуждаются не только в обеспечении их безопасности, но и в пересмотре нормативных правовых актов, регламентирующих их деятельности, а также в совершенствовании работы правоохранительных органов и органов дознания и предварительного следствия. Это связано с особенностями территориально-климатических, географических условий их деятельности. Так, Дальний Восток имеет самую протяженную среди регионов России береговую линию — 17,7 тыс. км (с островами) и граничит с четырьмя странами — Китаем, КНДР, Японией и США. А Морская государственная граница с Японией проходит между Южными Курилами, Сахалином и северным островом Японии — Хоккайдо, граница с США проходит в Беринговом проливе между российским островом Ратманова и американским островом Крузенштерна.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность, морское судоходство, Следственный комитет РФ, аварийно-спасательные работы.

**© Pyankov Andrey**

— head of Department of criminalistics of far East investigatory  
management on transport, the Colonel of justice

© Vasilyev Feodor

— doctor of legal Sciences, Professor of Department of transport law of the Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II, a member of RAUN ([vasilev17@mail.ru](mailto:vasilev17@mail.ru))

**MODERN SPECIFICS AND PROBLEMS OF THE INVESTIGATION OF THE CRIMES CONNECTED WITH INFRINGEMENT OF SAFETY RULES OF MOVEMENT AND OPERATION OF SEA TRANSPORT**

**Abstract.** The issues of transport security should be considered separately from both a scientific and educational point of view. And this also needs practice. The activities of transport infrastructure (including Maritime transport) need not only security, but also in the revision of the regulations regulating their activities, as well as in the improvement of work of law enforcement bodies and bodies of inquiry and preliminary investigation. This is due to territorial and climatic, geographical conditions of their activities. So, the far East has the longest among regions of Russia the coastline is 17.7 thousand km (including Islands) and is bordered by four countries — China, DPRK, Japan and the United States. And the Sea state border with Japan is in the Southern Kurils, Sakhalin and the Northern island of Japan — Hokkaido, the USA border is in the Bering Strait between the Russian island of Ratmanov and Krusenstern island American.

**Keywords:** transport safety, sea shipping, Russia's Investigative Committee, emergency and rescue operations.

---

На протяжении многих веков, с момента зарождения морского судоходства, беспощадность морской стихии направляла человеческую мысль на совершенствование конструкций корпуса судна, его механизмов, приборов судовождения, картографии, а также на изучение гидрографии, метеорологии и других наук, относящихся к мореплаванию. Но на первый взгляд, кажется странным и нелепым, что в век грандиозных успехов науки и техники морское судно может затонуть или бесследно пропасть. И в связи с геополитическим расположением Дальневосточного федерального округа одним из актуальных вопросов в организации деятельности Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ является расследование преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации морского и речного (водного) транспорта.

В зоне юрисдикции следственного управления — воды Тихого океана, Японского, Охотского, Берингова, Восточно-Сибирского и Чукотского морей. Около 40 морских портов и портовых пунктов обеспечивают пятую часть от всего грузооборота морских портов России. А развивающиеся ме-



ждународные экономические связи со странами Азиатско-Тихоокеанского региона способствуют увеличению грузооборота и добычи биоресурсов, в осуществлении которой значительную роль играют морские и речные суда, являющиеся подчас незаменимым транспортным средством.

Вместе с тем техническое состояние морского и речного флота оставляет желать лучшего, поскольку в основном суда построены в 1960—1970 гг. В последние годы участились случаи происшествий на водном транспорте, порой влекущие большое количество гибель людей и судов. Так, за период с 2007—2015 гг. на территории обслуживания следственного управления произошло более 18 крушений морского и внутреннего водного транспорта, получивших общественный резонанс. И в результате данных происшествий погибло не менее 150 человек, что значительно больше гибели людей на железнодорожном и воздушном транспорте. Часто причиной происшествий на водном транспорте является то, что судовладельцы не желают тратить денег на модернизацию и ремонт судов. Очевидными стали тенденции экономии средств на подготовку экипажей судов судоходных компаний, нарушения существующих правил эксплуатации судов и изъяны в их конструкции. Вопросы обеспечения безопасности и соблюдения требований технических регламентов должны разрешаться с учетом отраслевых направлений (деятельности) объектов транспортной инфраструктуры<sup>1</sup>. Самонадеянность капитанов и их помощников иногда при весьма невысокой их квалификации, грубое нарушение ими международных правил и требований безопасности эксплуатации и движения транспорта, формальное отношение к обучению команд навыкам борьбы за живучесть судна, ожесточенная конкурентная борьба между судоходными компаниями заставляет судовладельцев пренебрегать мерами безопасности и требовать от капитанов судов в любых условиях своевременного прибытия в порт назначения или ведение промысла для повышения объема добычи водных биоресурсов, даже в том случае, когда это ставит под угрозу жизнь людей. Ведь судовладельцы озабочены не столько их судьбой, сколько размером прибыли.

С учетом практики расследования следственным управлением уголовных дел по фактам крушения морских судов хотелось бы раскрыть существующие проблемы, тем более что многие из них возникают в результате **несовершенства нормативных документов, регламентирующих надзор за безопасностью мореплавания.**

В соответствии с Положением о порядке расследования аварий и инцидентов на море, утвержденным приказом Минтранса России от 8 октября 2013 г. № 308, основанием для регистрации и проведения расследования органами Ространснадзора аварийного случая является поступившее сообщение от капитана судна; судовладельца, морских спасательно-

---

<sup>1</sup> См. постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта».

координационные центров (далее — ГМСКЦ) или морских спасательно-координационных центров (далее — МСКЦ), морских спасательных подцентров (далее — МСПЦ) — при условии нахождения судна в поисково-спасательном районе России. Если аварийный случай произошел в территориальном море или во внутренних морских водах иностранного государства, капитан судна, плавающего под Государственным флагом РФ, также обязан сообщить о произошедшем в ближайший иностранный МСКЦ/МСПЦ при нахождении судна в поисково-спасательном районе иностранного государства и продублировать сообщение в адрес ближайшего российского МСКЦ/МСПЦ, в Ространснадзор, в Росрыболовство (при аварийном случае с судном рыбопромыслового флота) и в ближайшее консульское учреждение РФ.

Таким образом, органами Ространснадзора не осуществляется учет и расследование аварийных случаев (в том числе крушений и катастроф) по фактам гибели граждан России, работавших на морских судах под флагами и в территориальных водах иностранных государств. К примеру, уголовное дело по факту крушения в Японском море рыболовной шхуны «Джи Вон-1» (под флагом Республики Панама, принадлежащей корейской компании, зарегистрированной в Республике Маршалловы Острова) с 12 гражданами России возбуждено спустя два месяца, так как факт крушения стал известен только после обнаружения трупов двух моряков у берегов Японии. Следует отметить, что указанные трупы могли быть и не обнаружены, родственники погибших стали бы искать моряков спустя шесть месяцев из-за отсутствия в море средств связи.

На Дальнем Востоке осуществляют свою деятельность крупнейшие в России рыбопромысловые и рыбообрабатывающие предприятия. Изучение законодательства и соответствующих технических и административных регламентов (и научных трудов по данным проблемам) в области обеспечения безопасности мореплавания рыболовных судов показало, что государственными органами данной сфере уделяется недостаточно внимания со времени реорганизации государственных учреждений — государственных администраций морских рыбных портов в форме присоединения их к администрациям морских портов в соответствии с постановлением Правительства России от 16 декабря 2006 г. № 773 «О совершенствовании системы государственного управления морскими рыбными портами».

Фактически после ликвидации государственных администраций морских рыбных портов их функции по обеспечению безопасности мореплавания рыболовных судов переданы Росморречфлоту Минтрансу России, Росрыболовству, Минсельхозу России. При этом Росморречфлот стал осуществлять функцию государственного надзора за безопасностью мореплавания рыболовных судов в форме проверок судов, находящихся в морских портах, входящих в юрисдикцию администраций морских портов. После выхода судна из порта безопасность мореплавания рыболовных судов Росморречфлота не обеспечивает, не контролирует и не надзирает.

Росрыболовство после ликвидации государственных администраций морских рыбных портов стало осуществлять функцию по надзору за безопасностью мореплавания рыболовных судов в форме сертификации и контроля рыбопромысловых компаний и их судов на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью эксплуатации судов и предотвращению загрязнения. Так, приказом Росрыболовства от 29 октября 2008 г. № 277 функции по наблюдению за флотом и осуществлению сертификации и контроля рыбопромысловых компаний и их судов на соответствие требованиям безопасности мореплавания и Кодексу временно, до особого распоряжения, переданы бассейновым управлениям по рыболовству и сохранению водных биологических ресурсов.

Впервые функция обеспечения безопасности мореплавания и аварийно-спасательных работ в районах промысла введена в 2007 г. Функция по контролю и надзору за обеспечением безопасности мореплавания судов рыбопромыслового флота и аварийно-спасательных работ в районах промысла при осуществлении рыболовства введена постановлением Правительства РФ от 2 августа 2010 г. № 589. В настоящее время государственная функция по сертификации и контролю рыбопромысловых компаний и их судов на соответствие Кодексу осуществляется в соответствии с приказом Роскомрыболовства от 18 октября 1995 г. № 165 «Об организации управления безопасной эксплуатацией рыбопромыслового флота». Однако данный приказ не содержит в себе инструкций (положений) о порядке сертификации и контролю рыбопромысловых компаний и их судов на соответствие Кодексу.

В апреле 2015 г. Минсельхоз России издает приказ № 166 «О реализации постановления Правительства Российской Федерации от 8 октября 2012 № 1023 “О реализации положений главы IX приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения”», которым утвержден порядок освидетельствования рыболовных судов и их судовладельцев на соответствие требованиям Кодекса, а также порядок выдачи рыболовному судну свидетельства об управлении безопасностью и изъятия такого свидетельства и выдачи документа о соответствии судовладельца рыболовного судна требованиям Кодекса и изъятия такого документа.

Нормативно-правовое закрепление функции Росрыболовства по осуществлению государственного надзора за торговым мореплаванием, в части, обеспечения безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в районах промысла при осуществлении рыболовства, произошло только в августе 2014 г. после издания приказа Минсельхоза России от 19 декабря 2013 г. № 489. Ранее после ликвидации государственных администраций морских рыбных портов государственный надзор в данной сфере отсутствовал.

До настоящего времени отсутствует приказ Минсельхоза России, регламентирующий порядок осуществления госконтроля за торговым морепла-

ванием в части обеспечения безопасности плавания судов рыбопромыслового флота в районах промысла при осуществлении рыболовства, который позволит инспекторам территориальных органов Росрыболовства проводить внеплановые контрольные мероприятия непосредственно на судах рыбопромыслового флота при осуществлении рыболовства и принимать соответствующие меры реагирования (вынесение предписаний, составление протоколов об административных правонарушениях, направление материалов в правоохранительные органы для привлечения виновных лиц к уголовной ответственности и др.). Таким образом, практически 10 лет в стране отсутствует нормативно-правовое регулирование осуществления государственных функций по обеспечению безопасности мореплавания рыболовных судов.

Как показывает практика расследования уголовного дела, возбужденного по факту крушения в акватории Охотского моря большого автономного морозильного траулера «Дальний Восток», повлекшего гибель 69 человек, должностные лица территориальных органов и подведомственных организаций Росрыболовства не знают и не понимают, как они должны осуществлять порученную им функцию по обеспечению безопасности мореплавания рыболовных судов. Так, при расследовании уголовных дел о крушениях морского транспорта картина происшествия становится понятной, когда обнаруживается исчезнувшее судно, члены экипажа, производится обследование судна на предмет установления технических причин крушения. Но, вместе с тем, как правило, лица, находящиеся на судне погибают, произвести подъем затонувшего судна, с учетом мест крушения, не представляется возможным. Осмотр судна является затруднительным, а в ряде случаев и невозможным, в связи с неустановлением конкретного места крушения и большой акваторией водного пространства для обследования.

К примеру, произвести подъем и осмотр потерпевшей в 2011 г. крушение самоподъемной плавучей буровой установки «Кольская», повлекшего гибель 69 человек, на предмет установления причин ее крушения не представлялось возможным по техническим причинам. Километровая глубина Охотского моря не позволяла использовать привычное оборудование, поэтому для осмотра судна использовали глубоководный аппарат «Triton», обычно применяемый для проверки нефтегазовых труб, проложенных по дну океана. Осмотр затонувшей «Кольской» положительных результатов не принес, но позволил увидеть состояние платформы и изучить повреждения. Платформа сильно деформировалась — под давлением, разломилась на части, носовая часть глубоко ушла в сильно заиленное дно — осмотреть ее, а тем более проникнуть внутрь не представлялось никакой возможности.

Места крушений в Восточно-Китайском море теплохода «Капитан Усков» и в Японском море рыболовной шхуны «Джи Вон-1» до настоящего времени не установлены, что не позволяет установить причину крушения

судов, а соответственно, причинно-следственную связь между выявленными нарушениями правил эксплуатации судов и последствиями.

Для того чтобы установить последовательность трагических событий и причину кораблекрушения, необходимо провести комплекс судебных экспертиз, в который входят судебно-медицинские экспертизы трупов, в том числе при отсутствии тел пропавших членов экипажа, гидрологической экспертизы по возможности дрейфования трупов и направления дрейфа, а также наличие определенных видов живых организмов (гидробионтов) в районе безвестного исчезновения тел и возможности утилизации ими трупов, технико-эксплуатационные судебные экспертизы по установлению причин крушения и нарушений правил эксплуатации и движения.

При этом определенные трудности возникают при назначении и проведении эксплуатационно-технических и медицинских судебных экспертиз (при отсутствии трупа). Так, государственные экспертные учреждения, имеющие специалистов в области безопасности эксплуатации и движения водного транспорта, отсутствуют, в связи с этим только на платной основе привлекаются специалисты, имеющие соответствующее образование и обладающие специальными познаниями. И немаловажной проблемой при расследовании транспортных преступлений является дача юридической оценки деятельности должностных лиц, отвечающих за обеспечение безопасности мореплавания судов. Так, Правительством РФ определено, что федеральное автономное учреждение «Российский морской регистр судоходства» в целях обеспечения безопасности мореплавания судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре, осуществляет их освидетельствование и классификацию. Регистр устанавливает технические требования (правила). Имеет представительства (филиалы), расположенные на территории РФ и за ее пределами. Далее по результатам своей деятельности должностные лица Регистра оформляют и выдают на судно классификационные и конвенционные документы (свидетельства) подтверждающие, что техническое состояние судна соответствует требованиям Регистра и международных конвенций и кодексов.

Кроме этого, Регистр освидетельствует предприятия и организации, осуществляющие научно-исследовательские и проектно-конструкторские работы и услуги в области морского транспорта, а также проводит аудит системы менеджмента качества образовательных услуг, предоставляемых учреждениями высшего профессионального образования. В связи с этим на практике специалисты в области безопасности мореплавания, которые как правило, работают в научно-исследовательских институтах и учреждениях высшего образования, «неохотно» соглашаются, а зачастую и отказываются в проведении судебных экспертиз для оценки деятельности Регистра, а также оценки издаваемых правил на предмет должного обеспечения безопасности мореплавания.

Особенностью Дальнего Востока является эксплуатация морского транспорта, зарегистрированного за пределами России и под флагами ино-

странных государств (Республика Панама, Камбоджи, Федерации Сен-Китс и Невис и т.д.). Целями регистрации судов под иностранными флагами являются избежание налогов на доходы от эксплуатации судна; обеспечение недосыгаемости судна для конфискации и взысканий органами власти страны проживания судовладельцев; освобождение от запрета найма моряков-иностранцев, определенной минимальной зарплаты экипажу, обязательствами соцстрахования моряков за счет судовладельца и т.д. И данное обстоятельство создает сложности при расследовании преступлений на морском транспорте и в большей степени увеличивает сроки расследования уголовного дела. Например, по уголовному делу, возбужденному по факту крушения в Японском море рыболовной шхуны «Джи Вон-1», повлекшего гибель 12 граждан России, установлено, что в последний рейс судно выходило из порта Республики Корея, трупы членов экипажа обнаружены на территории Японии. В морские порты России рыболовная шхуна никогда не заходила и каким-либо образом не оформлялась. И в связи с этим установить значимые обстоятельства по уголовному делу стало возможным только в рамках международного правового сотрудничества.

Вместе с тем исполнение поручений правоохранительными органами Японии и Республики Корея осуществлялось более трех лет, что существенно повлияло на восстановление событий произошедшего и установление причин крушения судна и гибели людей.

В настоящее время следователи сталкиваются с проблемой установления родственников иностранных граждан, погибших в результате транспортных происшествий на территории РФ, для признания их потерпевшими в рамках расследования уголовных дел. И примером этому является уголовное дело, возбужденное по факту крушения рыболовного судна «Шанс-101», повлекшего гибель 15 человек, 7 из которых являлись гражданами государства Индонезия.

Развитие и совершенствование транспорта на Дальнем Востоке, дифференциация его функций приводят к появлению многочисленных видов и моделей транспорта, в связи с чем, **возникают проблемы с квалификацией действий лиц по уголовным делам**, возбужденным по фактам крушения маломерных судов и легкомоторных самолетов, которыми управляют граждане, не наделенные в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанностями по соблюдению правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного и воздушного транспорта, так называемыми «частными лицами». И в комментариях к Уголовному кодексу Российской Федерации квалификация деяния виновного зависит от его правового положения<sup>1</sup>: либо по ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта), если он является работником транспорта, обязанным соблюдать правила безопасности в силу выполняемой рабо-

<sup>1</sup> См. ст. 11.7.1, 11.8, 11.13 КоАП РФ и др.

ты, либо по статьям о преступлениях против личности или собственности, если он не является таковым.

Таким образом, в следственной практике, связанной с расследованием уголовных дел по фактам крушения маломерных судов и легкомоторных самолетов, в результате которых причинена смерть, квалификация действий лица, управляющего данными видами транспорта, устанавливается ч. 1 или ч. 3 ст. 109 УК РФ «Причинение смерти по неосторожности», где максимальные сроки наказания до двух лет лишения свободы при причинении смерти человеку и до четырех лет при причинении смерти двум и более лицам.

Вместе с тем УК РФ содержит ст. 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», где максимальные сроки наказания до двух лет лишения свободы при причинении тяжкого вреда здоровью, до четырех лет при причинении смерти человеку, до семи лет при причинении смерти двух и более лиц. В рассматриваемых случаях уместнее было бы квалифицировать действия судоводителей маломерных судов и пилотов легкомоторной авиации по ст. 268 УК РФ (нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта). Однако среди научных работников и практикующих юристов по данному вопросу мнения расходятся. Противоречива и судебная практика, о чем свидетельствует в том числе позиция Генпрокуратуры РФ (письмо от 10 августа 2015 г.). Так, основными причинами разного понимания и правоприменения является определение субъекта преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ. По мнению авторов, основным камнем преткновения является формулировка «другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 настоящего Кодекса)».

Сторонники применения ст. 109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности) считают, что суть ст. 268 УК РФ (нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта) заключается в создании искусственных помех безопасности транспорта лицом, не управляющим транспортным средством. Им может быть пешеход, пассажир, велосипедист, погонщик скота и т.д. Исключение составляют лица, осуществляющие управление транспортом либо его эксплуатацию. В то же время в комментариях к УК РФ под редакцией В. М. Лебедева, имеется ссылка на то, что действия лица, управлявшего моторной лодкой, и допустившего нарушение правил безопасности движения, могут быть при наличии оснований квалифицированы по ст. 268 УК РФ (нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта).

Практика следственного управления по привлечению к уголовной ответственности лиц, допустивших нарушения правил безопасности и эксплуатации при управлении легкомоторными самолетами и маломерными судами, также неоднозначна. Так, в апреле 2014 г. по факту крушения в Амурском районе Хабаровского края сверхлегкого летательного аппарата «Аэропракт-22Б2», повлекшего гибели людей, возбуждено уголовное дело

по ч. 1 ст. 109 УК РФ. В феврале 2015 г. завершено расследование (по поручению прокурора) уголовного дела в отношении судовладельца маломерного судна, совершившего преступление, предусмотренное ч. 3 ст. 268 УК РФ, т.е. нарушение другим участником движения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц<sup>1</sup>.

Как установлено следствием, в июне 2014 г. в дневное время возле одного из безымянных островов на участке реки Амур, судовладелец маломерного самоходного судна «Крым» принял на борт группу пограничников из пяти человек — сотрудников Пограничного управления ФСБ России по Хабаровскому краю и Еврейской автономной области (ЕАО). Согласно заранее достигнутой договоренности обвиняемый на личной мотолодке на безвозмездной основе должен был перевести пограничников по реке Амур к месту наблюдения. Около 15.00 часов тех же суток, при движении мотолодки по акватории реки Амур, на территории, относящейся к Смидовичскому району ЕАО, транспортное средство перевернулось. Судовладелец и все пассажиры оказались в воде. Трое из пассажиров — пограничников погибли в результате механической асфиксии — перекрытия дыхательных путей водой при утоплении.

Приговором Смидовичского районного суда ЕАО действия судовладельца маломерного судна переквалифицированы на ч. 3 ст. 109 УК РФ — причинение смерти по неосторожности двум и более лицам.

В обоснование принятого решения судом указано, что «субъектом состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, являются пассажиры, пешеходы или другие участники движения (кроме лиц, указанных в ст. 263 и 264 УК РФ), т.е. лица, участвующие в движении транспортного средства, но не управляющие ими, либо управляющие средством, которое не относится к транспортному. С содержательной стороны данное преступление состоит в создании искусственных помех безопасности транспорта лицом, не управляющим транспортным средством. Маломерное судно, лодка «Крым» с подвесным мотором, которой управлял З., относится к водному транспорту, т.е. водному транспортному средству, поскольку эксплуатация маломерного судна и осуществление им судоходства на внутренних водных путях РФ регулируется Кодексом внутреннего водного транспорта РФ. В силу прямого указания закона не могут нести ответственность по рассматриваемой статье субъекты преступлений, предусмотренных ст. 263 и 264 УК РФ. То есть судовладелец маломерного судна не может являться субъектом состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ. При таких обстоятельствах ответственность виновного должна наступать по статьям о преступлениях против личности». В результате обжалования стороной об-

---

<sup>1</sup> См. Положение по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации, утвержденное приказом Минтранса России от 29 декабря 2003 г. № 221, а также ст. 11.7 КоАП РФ.



винения (прокурором) решение суда осталось без изменений и сейчас приговор обжалуется потерпевшими.

Выходом из сложившейся ситуации явились бы разъяснения Верховного Суда РФ или внесение дополнений или изменений в ст. 263 УК РФ, предусматрившей ответственность лиц за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта независимо от наделения их обязанностями в силу выполняемой работы или занимаемой должности.

Кроме того, следует учитывать, что предварительное следствие по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ч. 2 и 3 ст. 268 УК РФ и 109 УК РФ, отнесено к подследственности различных следственных органов — органов внутренних дел и Следственного комитета РФ соответственно. При указанных обстоятельствах следователями Следственного комитета РФ расследование уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ч. 2 и 3 ст. 268 УК РФ, может проводиться только по поручению прокурора. А противоречивость судебной и правоприменительной практики может породить необоснованное перенаправление сообщений о преступлении указанной категории из одного органа следствия в другой и нарушение требований ст. 6.1 УПК РФ.

При таких обстоятельствах выходом из сложившейся ситуации могло бы стать внесение изменений в уголовно-процессуальное законодательство, установившее альтернативную подследственность уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ч. 2 и 3 ст. 268 УК РФ (при условии отнесения пилотов легкомоторных самолетов и лиц, управляющих маломерными водными судами, к субъектам указанного преступления).

### **Литература**

Васильев, Ф. П. Административно-технические регламенты в области обеспечения безопасности / Ф. П. Васильев // Уголовная и уголовно-исполнительная политика на современном этапе развития общества и государства: отечественный и зарубежный опыт: материалы междунар. науч.-практ. конф., Владимир, 29—30 ноября 2012 г. — Владимир : ВЮИ ФСИН России, 2013.

Чепцов, Н. Р. Проблемы первоначального этапа расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации морского транспорта (на материалах Дальнего Востока) : дис. ... канд. юрид. наук / Н. Р. Чепцов. — Владивосток, 2006.

Чепцов, Н. Р. Международно-правовые аспекты борьбы с аварийностью на морском транспорте в странах АТР / Н. Р. Чепцов // Развитие национального законодательства в условиях глобализации: опыт России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона: материалы международной научно-практической конференции. — Владивосток, 2011.

## Налогообложение в сфере транспорта и транспортных услуг

УДК 336:338.47:656

© Николаева Ирина Геннадьевна

— магистр права, кандидат экономических наук,  
доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного  
дела» Юридического института Московского государственного  
университета путей сообщения Императора Николая II,  
практикующий юрист, аттестованный налоговый консультант,  
член Палаты налоговых консультантов России

### НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ УСЛУГ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ТОВАРОВ: НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ ИНОСТРАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

**Аннотация.** Первая статья из цикла статей, посвященных нало-  
гообложению в сфере транспорта и услуг по перевозке. В статье анали-  
зируется один из аспектов налогообложения международной пере-  
возки товаров — налог на прибыль иностранной транспортной ком-  
пании, осуществляющей услуги по международной перевозке това-  
ров.

**Ключевые слова:** налогообложение, транспортные услуги, между-  
народная перевозка, налог на прибыль, постоянное представительство  
иностранной организации, налог на доход от источника в Россий-  
ской Федерации, налоговые агенты, избежание двойного налогооб-  
ложения.

© Nikolaeva Irina

— LL.M., candidate of economic sciences, associate professor  
of the department of Customs Law and Customs Affairs of the Law  
Institute of the Moscow State Transport University of Emperor  
Nicholas II, practicing lawyer, certified tax adviser,  
member of the Russian Chamber of Tax Advisers

### TAXATION OF SERVICES ON INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS: A TAX ON THE PROFITS OF FOREIGN TRANSPORT ORGANIZATIONS

**Abstract.** This article is the first of a series of articles concerning  
taxation of transport organizations and carriage services. The article

provides analyses of one of the tax aspects of international carriage of goods: income tax of a foreign transport company, resulting from international carriage of goods services.

**Keywords:** taxation, transport services, international carriage, income tax, permanent establishment of foreign company, income from the sources in the Russian Federation, tax agents, elimination of double taxation.

---

Анализ возможных налоговых обязательств в связи с оказанием услуг по международной перевозке товаров включает в себя целый ряд аспектов, которые иногда усложняются тем, что не только перевозка как таковая, но и сам договор перевозки зачастую носят международный характер. Соответственно, при определении возможных обязательств по налогу на прибыль от таких транспортных операций следует учитывать, прежде всего, кто осуществляет перевозку — российская или иностранная организация. В рамках данной статьи рассматриваются вопросы налогообложения по налогу на прибыль, когда перевозка товаров осуществляется зарубежными перевозчиками.

Рассмотрим, когда при реализации услуг по перевозке товара зарубежной транспортной организацией у нее возникают налоговые обязательства по налогу на прибыль организаций в Российской Федерации.

К налогоплательщикам налога на прибыль организаций Налоговый кодекс Российской Федерации относит:

- российские организации;
- иностранные организации, которые осуществляют свою деятельность в Российской Федерации через постоянные представительства и (или) получающие доходы от источников в Российской Федерации.

Кроме того, иностранная организация может стать налогоплательщиком по российскому налогу на прибыль, если такая иностранная организация приравнивается к российской организации для целей налогообложения прибыли. Согласно п. 5 ст. 246 НК РФ к российским организациям могут быть приравнены иностранные организации, признаваемые налоговыми резидентами Российской Федерации в порядке, установленном ст. 246.2 НК РФ.

Другими словами, обязательства по российскому налогу на прибыль организаций у иностранной организации возникают в следующих случаях:

1) деятельность данной иностранной организации на территории РФ образует постоянное представительство и у нее возникает доход от источника в Российской Федерации;

2) у иностранной организации возникает доход от источника на российской территории, даже если постоянного представительства не образуется;

3) иностранная организация признается налоговым резидентом Российской Федерации для целей налогообложения прибыли.

Следующим шагом при анализе налоговых обязательств иностранной организации, оказывающей услуги по перевозке, является определение возможного объекта налогообложения.

Согласно ст. 217 НК РФ объектом налогообложения по налогу на прибыль организаций является прибыль, полученная данной организацией. При этом прибылью признается:

- для российских организаций, не являющихся участниками консолидированной группы налогоплательщиков, — полученные доходы, уменьшенные на величину произведенных расходов;
- для иностранных организаций, осуществляющих деятельность в Российской Федерации через постоянные представительства, — полученные через эти постоянные представительства доходы, уменьшенные на величину произведенных этими постоянными представительствами расходов;
- для иных иностранных организаций — доходы, полученные от источников в Российской Федерации;
- для организаций — прибыль участников консолидированной группы налогоплательщиков, приходящаяся на данного участника и рассчитываемая в соответствии с НК РФ.

Налоговые последствия деятельности иностранных организаций, приравненных для целей налогообложения к налоговым резидентам Российской Федерации, а также вопросы налогообложения участников консолидированных групп, в силу специфики их налогообложения целесообразно рассматривать отдельно, а в рамках данной статьи автор акцентирует внимание на стандартной деятельности иностранных перевозчиков, которые в большинстве своем являются налоговыми резидентами иностранных государств и не входят в консолидированные группы с российскими налогоплательщиками.

К доходам НК РФ (ст. 248) относит доходы от реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав (реализационные доходы) и внереализационные доходы.

Российское гражданское законодательство выделяет договор перевозки в отдельный вид гражданско-правовых обязательств. Согласно п. 1 ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. В то же время российский законодатель относит перевозку к услугам, хотя и выделяя ее из общего регулирования возмездного оказания услуг, установленного гл. 39 ГК РФ (п. 2 ст. 779 ГК РФ).

Налоговое законодательство операции по перевозке, в том числе товаров, также относит к реализации услуг. Соответственно, доходы, получае-

мые иностранной транспортной организацией за оказываемые услуги по перевозке товаров, относятся к доходам от реализации услуг.

Итак, если иностранная организация не является участником консолидированной группы и она не приравнена для целей налогообложения прибыли к налоговым резидентам Российской Федерации, то возникают две возможные ситуации: либо ее предпринимательская деятельность на территории РФ создает постоянное представительство, либо такого представительства не создается. Каждая из этих двух ситуаций имеет свою специфику в плане исчисления и уплаты налогов.

Рассмотрим первую ситуацию. При этом, проводя анализ возможных налоговых обязательств в отношении перевозки, осуществляемой иностранной транспортной компанией, следует учитывать, что понятие представительства в целях налогообложения отличается от гражданско-правового понятия «представительство юридического лица». Под постоянным представительством согласно п. 2 ст. 306 НК РФ понимается филиал, представительство, отделение, бюро, контора, агентство, любое другое обособленное подразделение или иное место деятельности этой организации, через которое организация регулярно осуществляет предпринимательскую деятельность на территории РФ, связанную с осуществлением работ, оказанием услуг, ведением иной деятельности, за исключением деятельности подготовительного и вспомогательного характера, к которой п. 4 ст. 306 НК РФ относит:

1) использование сооружений исключительно для целей хранения, демонстрации и (или) поставки товаров, принадлежащих этой иностранной организации, до начала такой поставки;

2) содержание запаса товаров, принадлежащих этой иностранной организации, исключительно для целей их хранения, демонстрации и (или) поставки до начала такой поставки;

3) содержание постоянного места деятельности исключительно для целей закупки товаров этой иностранной организацией;

4) содержание постоянного места деятельности исключительно для сбора, обработки и (или) распространения информации, ведения бухгалтерского учета, маркетинга, рекламы или изучения рынка товаров (работ, услуг), реализуемых иностранной организацией, если такая деятельность не является основной (обычной) деятельностью этой организации;

5) содержание постоянного места деятельности исключительно для целей простого подписания контрактов от имени этой организации, если подписание контрактов происходит в соответствии с детальными письменными инструкциями иностранной организации.

Кроме того, представительство не образуется само по себе только в силу владения иностранной организацией ценными бумагами, долями в капитале российских организаций, а также иным имуществом на территории РФ (п. 5 ст. 306 НК РФ); в силу заключения иностранной организацией договора простого товарищества или иного договора, предполагающего со-

вместную деятельность его сторон (участников) на территории РФ (п. 6 ст. 306 НК РФ); в силу нахождения и деятельности персонала иностранной организации на территории РФ (п. 7 ст. 306 НК РФ); в силу осуществления иностранной организацией операций по ввозу в Российскую Федерацию или вывозу из Российской Федерации товаров, в том числе в рамках внешнеторговых контрактов (п. 8 ст. 306 НК РФ); в силу осуществления иностранной организацией деятельности на территории РФ через брокера, комиссионера, профессионального участника российского рынка ценных бумаг или любое другое лицо, действующее в рамках своей основной (обычной) деятельности (п. 9 ст. 306 НК РФ).

Если деятельность иностранной организации, осуществляющей международную перевозку товаров, образует постоянное представительство на территории РФ, то в силу ст. 307 НК РФ объектом налогообложения для такой организации является:

- доход, полученный иностранной организацией в результате осуществления деятельности на территории РФ через ее постоянное представительство, уменьшенный на величину произведенных этим постоянным представительством расходов;

- доходы иностранной организации от владения, пользования и (или) распоряжения имуществом постоянного представительства этой организации в Российской Федерации за вычетом расходов, связанных с получением таких доходов;

- другие доходы от источников в Российской Федерации, которые не связаны с ее предпринимательской деятельностью в Российской Федерации, но относятся к так называемым доходам иностранной организации от источников в Российской Федерации и подлежат обложению налогом, удерживаемым у источника выплаты доходов согласно п. 1 ст. 309 НК РФ.

Виды доходов, которые относятся к доходам от источника в Российской Федерации и подлежат обложению налогом, удерживаемым у источника выплаты доходов, перечислены в п. 1 ст. 309 НК РФ. Подпункт 8 п. 1 данной статьи прямо относит к таким доходам доходы от международных перевозок, включая демереджи и прочие платежи, возникающие при перевозках.

При этом следует обратить внимание, что речь идет именно о международной перевозке, под которыми указанная норма НК РФ понимает любые перевозки морским, речным или воздушным судном, автотранспортным средством или железнодорожным транспортом, за исключением случаев, когда перевозка осуществляется исключительно между пунктами, находящимися за пределами Российской Федерации.

При наличии постоянного представительства на территории РФ иностранная организация, предоставляющая транспортные услуги, самостоятельно исчисляет и уплачивает налог на прибыль организации, с учетом положений, предусмотренных ст. 280, 283 НК РФ.

Рассмотрим вторую ситуацию, когда деятельность иностранной компании, осуществляющей перевозку товаров, не образует постоянного представительства на территории РФ.

В такой ситуации следует оценивать, возникает ли у иностранной организации доход от источника в Российской Федерации. Если такой доход возникает, он подлежит обложению налогом, удерживаемым у источника выплаты доходов, если только иное не предусмотрено международными соглашениями РФ об избежании двойного налогообложения.

Как уже говорилось выше, подп. 8 п. 1 ст. 309 НК РФ относит доходы от международных перевозок, включая демареджи и прочие платежи, возникающие при перевозках, к доходам от источника в Российской Федерации. Таким образом, подобные доходы иностранной организации от международных перевозок товаров подлежат налогообложению у источника выплаты доходов.

Общий порядок исчисления и уплаты налогов с доходов, относимых к доходам от источника в Российской Федерации, установлен ст. 310 НК РФ, согласно которой такие налоги исчисляются и удерживаются соответствующим налоговым агентом — российской организацией или иностранной организацией, осуществляющей деятельность в Российской Федерации через постоянное представительство, которые выплачивают доход данной иностранной организации.

Налог исчисляется и удерживается при каждой выплате доходов по ставке 10%, предусмотренной подп. 2 п. 2 ст. 284 НК РФ.

Статья 7 НК РФ предусматривает, что если международным договором РФ, содержащим положения, касающиеся налогообложения и сборов, установлены иные правила и нормы, чем предусмотренные НК РФ и принятыми в соответствии с ним нормативными правовыми актами о налогах и (или) сборах, то применяются правила и нормы международных договоров РФ.

Следовательно, если иностранная организация, осуществляющая международную перевозку товаров, является лицом, имеющим постоянное местопребывание в государстве, с которым у Российской Федерации имеется действующий договор об избежании двойного налогообложения, то в силу приоритета норм международного соглашения над нормами национального налогового законодательства, будут применяться положения такого договора об избежании двойного налогообложения.

При применении договоров об избежании двойного налогообложения следует руководствоваться статьей «Доходы от международных перевозок». При этом если вид транспорта, которым осуществляется конкретная международная перевозка, не поименован в статье «Доходы от международных перевозок», то применяются положения статьи «Прибыль от предпринимательской деятельности».

Так, например, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Чешской Республики об избежании двойного на-

логообложения и предотвращении уклонения от налогообложения в отношении налогов на доходы и капитал от 17 ноября 1995 г. устанавливает отдельные правила, касающиеся доходов от международных перевозок, но только доходов, полученных от эксплуатации морских, речных и воздушных судов (ст. 8 «Доходы от морских и воздушных перевозок»). Согласно п. 1 данной статьи доходы, полученные резидентом Договаривающегося Государства от эксплуатации морских, речных или воздушных судов в международных перевозках, облагаются налогом только в этом Государстве.

Для перевозок автомобильным или железнодорожным транспортом отдельных правил Соглашение не устанавливает. Вместе с тем оно содержит ст. 7 «Прибыль от предпринимательской деятельности», согласно которой прибыль предприятия одного Договаривающегося Государства облагается налогом только в этом Государстве, если предприятие не осуществляет предпринимательскую деятельность в другом Договаривающемся Государстве через находящееся там постоянное представительство.

Следовательно, доходы чешской организации, полученные ею от деятельности, связанной с осуществлением международной перевозки товаров морским, речным и воздушным транспортом, подлежат налогообложению только в Чешской Республике на основании ст. 8 Соглашения, а доходы, полученные от международной перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом, — на основании ст. 7 Соглашения.



УДК 336.221.264:656.2

**© Гребеник Виктор Васильевич**

— доктор экономических наук, доцент,  
профессор кафедры «Финансовое право и налогообложение»  
Юридического института Московского государственного университета  
путей сообщения Императора Николая II

**© Кривцов Олег Федорович**

— кандидат экономических наук, доцент,  
доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение»  
Юридического института Московского государственного  
университета путей сообщения Императора Николая II

**РОЛЬ НАЛОГОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И ОТДЕЛЬНЫЕ  
ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ  
В ОТКРЫТОМ АКЦИОНЕРНОМ ОБЩЕСТВЕ  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»**

**Аннотация.** В статье рассмотрены современные особенности налогового планирования организаций, как инструмента оптимизации налоговых платежей; обоснована целесообразность системного подхода к содержанию данного процесса. Высказывается авторская позиция, согласно которой необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики России является устойчивое и эффективное развитие железнодорожного транспорта, которое, в свою очередь, зависит от эффективности налогового планирования и повышения его уровня. Обоснованы отдельные способы снижения налоговой нагрузки для филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», которые позволят усовершенствовать уже имеющуюся систему налогового анализа и планирования в компании.

**Ключевые слова:** эффективное развитие железнодорожного транспорта, налоговое планирование, оптимизация налогов, налоговая нагрузка, корпоративное налоговое планирование, снижение налоговой нагрузки ОАО «РЖД».

**© Hrebenyk Viktor**

— doctor of economic sciences, center,  
professor of department «Financial law and taxation» the legal  
Institute of Moscow state transport University of Emperor Nicholas II

**© Krivtsov Oleg**

— candidate of economic sciences, associate professor,  
professor of department «Financial law and taxation» Law Institute  
of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II

**THE ROLE OF TAX PLANNING AND SPECIFIC PROPOSALS  
ON DECREASE IN TAX LOADING AT JOINT STOCK COMPANY  
«RUSSIAN RAILWAYS»**

**Abstract.** In article modern features of tax planning of the organization as instrument of optimization of tax payments are considered; expediency of system approach to the content of this process is proved. The author's position expresses that a necessary condition of stabilization, rise and restructuring of economy of Russia sustainable and effective development of railway transport which, in turn, depends on efficiency of tax planning and increase of his level is. Separate ways of decrease in tax burden for branches and structural divisions of OJSC «RZD», are proved, which will allow improving already available system of the tax analysis and planning in the company.

**Keywords:** effective development of a railway transport, tax planning, optimization of taxes, tax burden, corporate tax planning, decrease in tax burden of OJSC «RZD».

---

Считаем, что необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики России является устойчивое и эффективное развитие железнодорожного транспорта, которое, в свою очередь, зависит от эффективности налогового планирования и повышения его уровня.

Не секрет, что в современных условиях хозяйствования многие предприниматели рассматривают налоги как издержки, уменьшающие их прибыльность и рентабельность. Государство со своей стороны стремится доказать, что налоги — это плата за цивилизованное общество, в котором они проживают. В результате возникает противоборство между заинтересованностью налогоплательщиков по избежанию излишних налоговых выплат и заинтересованностью государства в пополнении госбюджета и пресечению уклонения от налогов.

Наиболее эффективным способом увеличения прибыльности предприятия является не механическое сокращение налогов, а построение эффективной системы планирования. Как показывает практика, такой подход обеспечивает значительное и устойчивое сокращение налоговых потерь на долгосрочную перспективу.

**Налоговое планирование** — это целенаправленные действия налогоплательщика, направленные на уменьшение его налоговых обязательств, производимых им в виде налогов, сборов, пошлин и других обязательных платежей<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> URL: <http://ru.wikipedia.org>.

Практика показывает, что используя налоговое планирование, можно грамотно, а главное законно, сократить налоговые обязательства организации. Сущность налогового планирования заключается в признании за каждым из налогоплательщиков права использовать все допустимые законом средства, приемы и способы для максимального сокращения своих налоговых обязательств.

Необходимость налогового планирования заложена в налоговом законодательстве, которое предоставляет хозяйствующим субъектам ряд возможностей для практической реализации налогового планирования. Инструменты налогового планирования — налоговые льготы, специальные налоговые режимы, зоны льготного налогообложения на территории РФ и за рубежом, соглашения об избежании двойного налогообложения и т.д., позволяющие практически реализовать предусмотренные законодательством наиболее выгодные с позиций возникающих налоговых последствий условия хозяйствования.

Основными целями налогового планирования являются оптимизация налоговых платежей, минимизация налоговых потерь по конкретному налогу или по совокупности налогов, повышение объема оборотных средств организаций, увеличение реальных возможностей для их дальнейшего развития и повышения эффективности работы. За счет законного облегчения налогового бремени организации получают дополнительные возможности для максимального увеличения доходности финансово-хозяйственной деятельности и для дальнейшего эффективного развития производства.

Бывает, что налоговое планирование выходит за рамки оптимизации налоговой нагрузки и законных способов, тогда планирование уже становится обычным уклонением от уплаты налогов, что является не допустимым и опасным явлением. Поскольку речь идет о противозаконных действиях налогоплательщика, то за совершение таких действий предусмотрена административная, финансовая, уголовная и гражданско-правовая ответственность.

Налоговое планирование зависит от того, к какой сфере деятельности принадлежит предприятие или организация (так называемая отраслевая оптимизация имеет свои конкретные инструменты и методы, присущие конкретному виду деятельности, — производственная, торговая, посредническая, финансово-кредитная, транспортная и т.п.), а также от размеров предприятий (организаций) (маленькие, средние, большие)<sup>1</sup>.

В зависимости от организационной структуры субъекта предпринимательства налоговое планирование бывает индивидуальное и корпоративное. Особенностью корпоративного налогового планирования является возможность использования гибкой структуры корпорации для перераспределения прибыли между соответствующими структурными единица-

---

<sup>1</sup> Гончаренко Л. И. Налогообложение организаций. М. : Экономистъ, 2010. С. 9.

ми, которые входят в состав корпорации. Индивидуальное налоговое планирование реализуется субъектами предпринимательства, которые не имеют корпоративной структуры, и субъектами предпринимательства, которые осуществляют деятельность без создания юридического лица<sup>1</sup>.

В зависимости от характера управленческих решений налоговое планирование разделяют на:

— текущий налоговый контроль — мероприятия ежедневного мониторинга изменения законодательной базы;

— контроль правильности вычисления и перечисления налоговых обязательств, а также исследование причин разных изменений среднестатистических показателей предприятия (организации);

— текущее налоговое планирование — мероприятия из текущей оптимизации налогообложения, складывание типичных схем хозяйственных операций и реализации соглашений;

— стратегическое налоговое планирование (вариационно-налоговый анализ) — составление прогнозов налоговых обязательств организаций, а также схем реализации мероприятий по снижению налоговой нагрузки на них<sup>2</sup>. В крупных организационных предпринимательских структурах следует формировать специальные отделы налогового планирования.

В состав этих подразделений (групп или отделов) целесообразно вводить:

— финансистов, которые разрабатывают схемы налогового планирования и оценивают их возможную эффективность;

— бухгалтеров, которые анализируют возможность отображения таких схем в бухгалтерском учете в соответствии с нормами действующего налогового законодательства и положений (стандартов) бухгалтерского учета;

— юристов, которые готовят необходимые документы для оформления и выполнения соглашений, а также анализируют схемы налогового планирования с точки зрения их правовой защищенности с учетом норм налогов, финансового, гражданского и международного права.

Налоговое планирование в любом хозяйствующем субъекте базируется также на жестком контроле за сроками уплаты налогов. Нарушение установленных предельных сроков влечет за собой штрафные санкции, а также начисление пени. В то же время существуют методы передвижения срока уплаты некоторых налогов на необходимый период времени (без штрафных санкций). При этом с позиций финансового менеджмента налицо положительный результат: средства остались в обороте и, следовательно, принесли дополнительную прибыль. Например, предприятие использует заемные средства.

<sup>1</sup> Гончаренко Л. И. Налогообложение организаций. М. : Экономистъ, 2010. С. 49.

<sup>2</sup> Агеева О. А. Учетная политика предприятия как элемент налогового планирования // Налоговое планирование. 2010. № 3. С. 5.

Если плата за кредиты меньше штрафных санкций, то разумно платить налоги в срок, в противном случае выгодно задержать уплату налогов, но взять меньшие кредиты<sup>1</sup>.

**Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»** является одной из самых крупных в мире железнодорожных компаний с колоссальными объемами грузовых и пассажирских перевозок, обладающей высокими финансовыми рейтингами, квалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества.

На сегодняшний день крупнейшая транспортная организация осуществляет следующие основные виды деятельности: грузовые перевозки; пассажирские перевозки в дальнем следовании; пассажирские перевозки в пригородном сообщении; предоставление услуг инфраструктуры; предоставление услуг локомотивной тяги; ремонт подвижного состава; строительство объектов инфраструктуры; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы; предоставление услуг социальной сферы<sup>2</sup>.

В целях снижения налоговой нагрузки на филиалы и подразделения ОАО «РЖД» предлагается осуществлять мероприятия по обеспечению доступа граждан с ограниченными возможностями (инвалидов) к монтажу систем безопасности на объектах и в транспорте, а стоимость этих видов работ и оборудования выделять в специальные статьи расходов и *не облагать* следующими налогами.

*Налог на имущество организаций.* 1. Административные и производственные здания и сооружения, объекты общего пользования (вокзалы, станции, спортивные сооружения, детские, культурно-развлекательные, медицинские, оздоровительные, социально-бытовые учреждения): устройство пандусов вдоль наружных лестниц (сооружения с наклонными поверхностями для беспрепятственного подъема кресел и колясок), оборудованных опорными поручнями и защитными козырьками; установка автоматических раздвижных дверей с рифлеными напольными указателями и звуковыми маячками; монтаж специальных лифтов и подъемников с рифлеными напольными указателями и установкой звуковой информации об их движении; установка электронных информационных табло, указателей, табличек, вывесок и стендов; расширение и оборудование специальных санитарных комнат (санузлов); дублирование средств отображения информации выпуклыми символами или азбукой Брайля (для незрячих граждан); устройство специальных подземных и наземных автостоянок; установка графических знаков и световых сигнальных устройств аварийной и предупреждающей сигнализации; монтаж систем пожарной, охранной и тревожной сигнализаций, дымоудаления, автоматического по-

<sup>1</sup> Налоговая оптимизация / под ред. А. В. Брызгалина. М., 2009. С. 75.

<sup>2</sup> Устав ОАО «РЖД» — URL: <http://rzd.ru>.

жаротушения, оповещения о чрезвычайных ситуациях, видеонаблюдения и кодового доступа в помещения с выводом их на пультах охраны (локальные системы безопасности); оборудование помещений охраны; создание магистральных систем безопасности для автоматической передачи тревожной информации в региональные центры МЧС, МВД и соответствующие службы ОАО «РЖД».

2. Объекты жилищного фонда (жилые дома, общежития, гостиницы): расширение входных тамбуров; установка подъемных платформ; расширение лифтовых шахт и замена лифтов с увеличением их габаритов; установка информационных табло, указателей, табличек, вывесок стендов, звуковых и световых сигнальных устройств; установка домофонов; устройство специальных наземных парковок; обустройство пешеходных зон, детских, спортивных площадок и площадок для отдыха.

3. Транспорт: оборудование железнодорожных переездов и пешеходных переходов системами безопасности и оповещения; оборудование пассажирских вагонов и ведомственного транспорта механизмами подъема, местами для кресел-колясок малоподвижных граждан, системами безопасности и оповещения.

**Налог на прибыль организаций:** содержание эксплуатационных кадров, обеспечивающих доступ граждан с ограниченными возможностями на объекты и подвижной состав ОАО «РЖД»; содержание охраны и персонала по эксплуатации систем безопасности (по договорам); фонды материальных поощрений за своевременный ввод объектов в эксплуатацию и снижение стоимости строительства, реконструкции (строительно-монтажные работы по усилению несущих конструкций, замене оборудования, увеличению общей площади объекта или мощности предприятия), капитального и текущего ремонтов (в частности, подвижного состава), достигнутое за счет внедрения новых технологий; затраты на эксплуатацию спортивных сооружений и медико-оздоровительных центров в процентном отношении от количества бесплатных и стоимости льготных абонементов.

**Земельный налог:** площади участков под пандусами вдоль наружных лестниц зданий и сооружений; площади участков под наземными парковками для граждан с ограниченными возможностями.

Таким образом, способы снижения налоговой нагрузки, предлагаемые для филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», в некоторой степени позволят сократить размеры налогов, поступающих в бюджеты различных уровней, а также усовершенствовать уже имеющуюся систему налогового анализа и планирования в компании.

#### **Литература**

Агеева, О. А. Учетная политика предприятия как элемент налогового планирования / О. А. Агеева // Налоговое планирование. — 2010. — № 3.

Гончаренко, Л. И. Налогообложение организаций / Л. И. Гончаренко. — М. : Экономистъ. 2010.

Налоговая оптимизация / под ред. А. В. Брызгалина. — М., 2009.

## Теория и методология обеспечения транспортной безопасности

УДК 343.575

© Суденко Владимир Егорович

— кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс  
и криминалистика» Юридического института  
Московского государственного университета путей сообщения  
Императора Николая II

### МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ КАТЕГОРИЙ ДИАЛЕКТИКИ «НЕОБХОДИМОСТЬ» И «СЛУЧАЙНОСТЬ» ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ

**Аннотация.** В статье рассматривается методологический потенциал диалектических категорий в уголовном праве вообще и категорий «необходимость» и «случайность», в частности, применительно к транспортным преступлениям. Раскрываются признаки, характеризующие указанные категории, и определяется их значение в уголовно-правовой науке и в уголовном праве и в деле борьбы с транспортными преступлениями. Автор, помимо необходимых связей, показывает случайные связи в уголовном праве и осуществляет их характеристику. Дана краткая характеристика классификации необходимости и случайности.

**Ключевые слова:** категории диалектики, причинная связь, необходимость, случайность, преступление, уголовная ответственность, общественно опасное деяние, общественно опасное последствие, неоконченное преступление.

© Sudenko Vladimir

— candidate of legal Sciences, center, associate Professor  
of the Department «Criminal law, criminal procedure, and criminal»  
Law Institute of the Moscow state University of means  
of communication of Emperor Nicholas II

### THE METHODOLOGICAL VALUE OF CATEGORIES OF DIALECTICS «NECESSITY» AND «ACCIDENT» IN RELATION TO TRANSPORT OFFENCES

**Abstract.** The article discusses the methodological potential of dialectical categories in criminal law in General and of the categories of

«work life» and «accident», in particular, with regard to traffic offences. Characteristics that describe these categories, and determined their importance in criminal law theory and criminal law in the fight against transport crime. The author, in addition to the necessary contacts, shows casual relationships in criminal law, and carry out their characterization. Short characteristics of classification of necessity and chance.

**Keywords:** categories of dialectics, causality, the need for need, an accident, a crime, criminal liability, public dangerous act, socially dangerous consequence, an incomplete crime.

Категории «необходимость» и «случайность» являются мировоззренческой частью науки и играют роль ориентира не только для познавательной, но и практической деятельности, поскольку порождают определенное воззрение на действительность. Названные категории служат основными и наиболее общими методологическими принципами, применение которых в любой области исследования, в том числе в области уголовного права, помогает намного успешнее и глубже раскрыть внутренние связи и закономерности развития явлений, процессов, предметов. Рассмотрение действительности с позиций философии, в том числе рассмотрение преступности и транспортных преступлений как социального явления, являющееся объектом исследования уголовно-правовой науки, способствует ее более успешному и глубокому изучению.

Исследования открываемых причинно-следственных связей между явлениями, процессами и событиями дают возможность отметить, что в уголовно-правовой науке и в уголовном праве причина связана со следствием таким образом, что при появлении причины с неизбежностью наступает следствие, в то же время если отсутствует причина, то с такой же неизбежностью отсутствует и ее следствие. Иными словами, при изучении причинно-следственных связей можно обнаружить, что связь причины с ее следствием всегда носит обязательно неизбежный (необходимый) характер<sup>1</sup>.

Рассуждая о необходимости, следует отметить, что она осознается сначала как обязательный атрибут связи между причиной и ее следствием, как причинно-следственная связь, но в процессе дальнейшего развития познания событий и явлений сущность и содержание понятия данной категории диалектики значительно расширяется и уточняется. Применение причинно-следственной связи дает исследователю прийти к выводу, что если причина имеет место в каком-либо событии или явлении, то всегда в этом случае имеется и какое-то взаимодействие, значит, с неизбежностью наступает и вполне определенное следствие. Данное обстоятельство приводит исследователя к выводу, что необходимость следует

<sup>1</sup> Суденко В. Е. Теория причинности в уголовном праве // Сервис plus. 2010. № 4. С. 27—36.



рассматривать в виде обязательной черты, обязательного свойства причинно-следственной связи. При этом необходимыми считаются не только причинные, но и другие связи, с неизбежностью возникающие при определенных условиях, а кроме таких связей еще и свойства и стороны, которые обязательно присущи исследуемым событиям и явлениям. Если говорить о транспортном преступлении, то к таким его (транспортного преступления) свойствам и сторонам относятся элементы состава того или иного общественно опасного действия (бездействия), признаваемого преступлением.

К элементам преступления относятся: то, на что посягает виновное лицо, т.е. объект преступления (интересы объекта транспортной инфраструктуры, и обязательно жизнь или здоровье человека как его неприкосновенное благо). Следующий элемент состава преступления — объективная сторона, т.е. внешнее проявление деяния, характеризующее действием или бездействием. Транспортные преступления могут быть совершены как путем действий субъекта преступления, так и его бездействием. К элементам состава преступления, в том числе транспортного, относится и то, каково было психическое отношение субъекта к совершаемому деянию и к его последствиям (вина лица, совершившего транспортное преступление, возможна как в форме умысла, так и в форме неосторожности). Последний элемент состава преступления — субъект преступления, т.е. физическое вменяемое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности. Транспортные преступления могут быть совершены не только общим субъектом — физическим вменяемым лицом, достигшим возраста уголовной ответственности — 16 лет, но и специальным субъектом, т.е. лицом, наделенным дополнительными признаками, вытекающими из его конкретных служебных полномочий, которое должно соблюдать соответствующие правила безопасности движения и эксплуатации объекта транспортной инфраструктуры. Следует отметить, что в качестве субъекта, который привел в негодность транспортное средство или пути сообщения, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 267 УК РФ, может быть и лицо, достигшее 14 лет, что предусмотрено ч. 2 ст. 20 УК РФ.

Каждый из названных элементов состава транспортного и других преступлений естественно характеризуется необходимыми сторонами и свойствами, присущими только ему. К примеру, объективная сторона как элемент состава преступления обладает следующими, необходимыми для признания деяния преступным, признаками:

- общественно опасные действия либо бездействие;
- общественно опасное последствие как результат преступного посягательства в виде ущерба или вреда, причиненного объекту такого посягательства;
- причинная связь между общественно опасными действиями (бездействием) и общественно опасными последствиями, с необходимостью наступившими в результате совершения данного деяния, т.е. третий при-

знак с неизбежностью вытекает из двух первых. Если между деянием и последствиями отсутствует причинная связь, то отсутствует и вина конкретного лица в наступивших последствиях, а значит и само преступление.

Отметим, что общественно опасное деяние и причинная связь между этим деянием и наступившим в результате его совершения общественно опасным последствием характерны для преступлений, имеющих по законодательной конструкции материальный состав. В то же время следует подчеркнуть, и это нами отмечено выше, в любых составах преступления — материальных, формальных или усеченных — всегда имеются не только общественные опасные деяния, но и общественно опасные последствия этих деяний. Отличие лишь в том, что законодатель не требует их установления в формальных и усеченных составах, да это и не всегда возможно установить.

Необходимым (обязательным) признаком субъективной стороны как транспортного, так и любого иного преступления, является вина, которая может быть либо умышленной, либо неосторожной, но без которой совершенное деяние не может считаться преступным.

Остальным элементам состава преступления также присущи необходимые признаки. Обязательные признаки элементов состава преступления в различных условиях могут быть различными, и это влияет на последующую квалификацию общественно опасного деяния. Например, такое общественно опасное деяние, как разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние путей сообщения, средств сигнализации или связи, другого транспортного оборудования, повлекшее по неосторожности смерть человека, квалифицируется по ч. 2 ст. 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения». Данная статья включена в гл. 27 УК РФ, именуемую «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». В приведенном примере речь идет о неосторожной форме вины, и не говорится ни о каких других признаках субъективной стороны, ни о мотиве, ни о цели, ни об эмоциональном состоянии виновного лица.

В то же время, если разрушение или повреждение объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и средств связи совершено в целях подрыва экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации, и повлекло умышленное причинение смерти человеку, то такие действия имеют умышленную форму вины и должны квалифицироваться по ч. 3 ст. 281 УК РФ «Диверсия», включенной в гл. 29 УК РФ «Преступления против основ конституционного строя и безопасности государства». Кроме того, в данном случае вину характеризует и такой факультативный, вообще, но обязательный для основного состава диверсии, признак субъективной стороны, как цель — а именно подрыв экономической безопасности и обороноспособности государства.

Необходимой является также связь между преступлением и уголовной ответственностью: следом за совершенным преступлением с неизбежно-

стью следует уголовная ответственность. И хотя уголовная ответственность не всегда получает свою реализацию, что относится к нераскрытым либо сокрытым преступлениям, однако она имеет место быть, поскольку возникает с момента совершения преступления<sup>1</sup>.

Исходя из сказанного, приходим к выводу, что в уголовном праве необходимые свойства и стороны, относящиеся к отдельным элементам состава преступления, имеют важнейшее значение для формирования ответа на вопрос: преступно ли данное деяние и как надлежит его квалифицировать, и при признании совершенного деяния преступлением с неизбежностью наступает уголовная ответственность. Все это нацелено на реализацию принципа справедливости, важнейшего в уголовном праве.

Качественно особые связи объективного мира (социальных явлений и процессов, коими в частности являются транспортные преступления и преступность в целом), не охватываемые другими категориями, отражают «необходимость» и «случайность» в виде парных диалектических категорий.

Необходимым будет то, что обусловлено внутренними причинами события, вещи, явления, системы, т.е. их внутренней природой или внешними факторами их бытия. Иными словами, необходимое — это то, что закономерно следует из существенных внутренних отношений и связей, что предопределено предыдущим развитием, что в силу этого наступает обязательно либо с неизбежностью наступить должно.

Обратимся к категории «случайность» применительно к транспортным преступлениям. Случайность понимается в диалектике как явления, события, связи, свойства, непосредственно вытекающие не из внутреннего закономерного развития данного процесса, к примеру, конкретного транспортного преступления, а из его внешних отношений и связей. Причина существования случайности кроется в чем-то другом, и это что-то другое обусловлено стечением каких-то внешних обстоятельств.

Случайные явления, стороны, связи могут наступить, однако могут и не наступить, в то время как необходимые явления, стороны и связи наступают обязательно, они неизбежны при формировании соответствующих для их проявления условий.

В качестве примера необходимой связи можно привести отношения между общественно опасным деянием, совершенном на объекте транспортной инфраструктуры, и последствиями, которые наступили вследствие данного деяния, а также отношения между преступлением и уголовной ответственностью. Приведенные соотношения определены внутренним содержанием преступления, внутренней его природой. Но преступное деяние, даже на таком чрезвычайно важном объекте, как транспортная инфраструктура, не всегда приводит к наступлению общественно опасных

---

<sup>1</sup> Суденко В. Е. Уголовное право. Общая часть : учеб. пособие / под ред. А. Г. Кибальника. Пятигорск, 2007. С. 49—50.

последствий, что происходит, если в ход развития преступления вмешивается что-то случайное, «мешающее» окончанию преступления (не сработало взрывное устройство, заложенное на стрелке железнодорожного пути, из-за попавшего в часовой взрывной механизм дождя). В этих случаях деяние квалифицируется как приготовление к преступлению, а в приведенном примере как покушение на преступление<sup>1</sup>.

Тот факт, что не каждое преступление приводит к реализации уголовной ответственности, является случайным явлением, которое обусловлено вмешательством одного или целого ряда обстоятельств. Скажем, были нарушены требования в области транспортной безопасности на объекте метрополитена в виде оставления по невнимательности работником метрополитена на рельсах какого-то предмета, что могло повлечь крушение поезда. Однако предмет заметил пассажир метро, т.е. в развитие явления вмешалось конкретное обстоятельство, и были приняты меры к его удалению. Таким образом, не наступили общественно опасные последствия, а именно тяжкий вред здоровью человека либо крупный ущерб, а потому об уголовной ответственности работника метрополитена не может быть и речи, поскольку отсутствует последствие, криминализирующее данное деяние. Здесь возможна лишь дисциплинарная ответственность.

Термин «необходимость», употребляемый к будущим событиям для выражения общего понятия необходимости как таковой, имеет своим синонимом слова «неизбежность» и «неотвратимость»<sup>2</sup>. Отметим, что понимание необходимости как неизбежности или неотвратимости соответствует не только обыденному, но и научному употреблению термина «необходимость». Необходимость предопределяется самим содержанием явления, процесса, она кроется в самой природе явления, процесса, а потому она не может быть предотвратима, т.е. она (необходимость) неизбежна.

Когда мы говорим о реальном присутствии причинной связи в объективной стороне преступления, имеющего материальный состав, то преступное последствие должно быть необходимым следствием конкретного деяния, являющегося общественно опасным. При этом данная необходимость предопределена именно сущностью развития преступного процесса<sup>3</sup>.

Почти все преступления, включенные в гл. 27 УК РФ, по законодательной конструкции имеют материальный состав, за исключением предусмотренных ст. 264.1 УК — нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, ст. 270 УК — неоказание капитаном судна, терпящим бедствие, помощи, ст. 271 УК — нарушение правил международных полетов, и они характеризуются деянием

<sup>1</sup> Суденко В. Е. Проблемы квалификации транспортных преступлений // Транспортное право. 2012. № 3. С. 43—45.

<sup>2</sup> Словарь русского языка. М., 1982. Т. II. С. 447, 458, 461.

<sup>3</sup> Суденко В. Е. Теория причинности в уголовном праве // Сервис plus. 2010. № 4. С. 27—36.

(причиной), которое выступает необходимым фактором, порождающим наступление общественно опасного последствия, а наступившее последствие данного деяния при сохранении причинной связи опять же с неотвратимостью следует именно из этого, а не какого-то иного деяния.

В этих случаях наступивший преступный результат как следствие становится необходимым следствием совершенного деяния, которое с неотвратимостью следует за деянием, определено им, обуславливается им и становится закономерным следствием развития процесса преступления. Следствием нарушения правил безопасности движения и безопасности транспорта (гл. 27 УК РФ) выступают причинение крупного ущерба (в четырех нормах статей данной главы) либо причинение тяжкого вреда здоровью (в восьми нормах), либо причинение смерти одного человека (в девяти нормах), либо смерти двух или более лиц (в семи нормах статей указанной главы).

Это же относится и к соотношению преступление — уголовная ответственность, когда последняя необходимо следует за фактом совершения преступления. Таким образом, уголовная ответственность, как следствие совершения преступления, с неизбежностью обусловлена самим преступлением, определяется им и является его закономерным результатом (следствием).

Если говорить о случайности, то она непосредственно не предопределяется сущностью процесса преступления, она для него нетипична, преходяща, побочна, и следовательно, никак не обязательна<sup>1</sup>. Непогашенный окурок сигареты, брошенный в кусты, растущие внизу железнодорожной насыпи, рабочим дистанции пути во время работы на железнодорожных путях, случайно попадает в находившуюся там пустую бочку, в которой ранее был бензин. От взрыва паров бензина гибнут два человека. Между гибелью людей как последствием и тем, что сделал рабочий, бросивший окурок, нет причинной связи, а смерть двух человек — случайное явление. Бросивший окурок не мог знать, да и не должен был знать, что в кустах болота, по которому проходила насыпь дороги, будет находиться бочка из-под бензина, и предвидеть наступившие последствия. Здесь просматривается внешняя, необязательная связь между деянием и наступившим последствием, т.е. имеет место случайность, прямо противоположная необходимости.

Какова краткая история генезиса понятия необходимости? Древнегреческий философ Демокрит считал необходимым то, что по своей природе свойственно вещам и жестко обусловлено внутренними причинами.

Марксистские философы под необходимостью полагали то, что вытекает из существенной внутренней связи явлений, событий, что детерминировано внутренними причинами явления, события.

---

<sup>1</sup> Суденко В. Е. Уголовное право. Общая часть : учеб. пособие / В. Е. Суденко ; под ред. А. Г. Кибальника. Пятигорск, 2007. С. 123—124.

Рассмотрим соотношение наиболее общего понятия необходимости и случайности, с одной стороны, и их понимание философами различных времен, учеными, рассматривавшими категорию необходимости, применительно к представляемой ими науке.

Цицерон в своем знаменитом трактате «О судьбе» рассматривает причинность в ее соотношении со свободой, необходимостью и случайностью. При этом Цицерон считает, что если судьба существует, то это должно быть ни чем иным, как необходимым сцеплением событий, приводящим к определенному результату. По Цицерону, все события и человеческие поступки, а также сама человеческая воля, есть то или иное соединение обстоятельств, которые предопределены предшествующими событиями<sup>1</sup>.

В то же время необходимо отметить, что Цицерон не отстаивает жестко предопределенные причинные отношения, а признает существование случайности, а также наличие случайных причинно-следственных связей.

Демокрит, как сказано выше, считал, что необходимым является то, что присуще вещам по природе, а значит строго обусловлено внутренними причинами. В то же время Демокрит и некоторые другие представители философии, такие как Гольбах, Спиноза, вообще отрицали объективное существование случайности, считая, что человек выдумал случайность для того, чтобы прикрыть свое невежество, свою неосведомленность в той или иной области явлений. «Люди измыслили идол случая, — указывает Демокрит, — чтобы пользоваться им как предлогом, прикрывающим их собственную нерассудительность»<sup>2</sup>. Повторяя эту же мысль, Спиноза писал: «Случайной ... какая-либо вещь называется единственно по несовершенству нашего знания»<sup>3</sup>. «Мы называем случайными явления, — заявлял по этому поводу Гольбах, — причин которых мы не знаем и которых из-за своего невежества и неопытности мы не можем предвидеть»<sup>4</sup>.

Высказанную Демокритом, Спинозой, Гольбахом точку зрения относительно случайности развивает современный французский философ Анри Берр, который объявляет пережитком «первобытного антропоморфизма»<sup>5</sup> признание случайности. А. Берр полагает, что именно этот пережиток «там, где игра причинности ускользает от нас, заставляет говорить о случае как о какой-то реальной вещи»<sup>6</sup>. По его мнению, в действительности не существует случайного, поскольку «оно является чем-то чисто субъективным, относящимся к нам, к состоянию наших познаний»<sup>7</sup>. У Бера случайное — это не что иное, как непредвиденное, «непредвиденный ка-

<sup>1</sup> Цицерон М. Т. О судьбе. Философские трактаты. М. : Наука, 1985.

<sup>2</sup> Демокрит в его фрагментах и свидетельствах древности. М., 1935. С. 57.

<sup>3</sup> Спиноза Б. Этика. М., 1932. С. 26.

<sup>4</sup> Гольбах П. Система природы. М., 1940. С. 391.

<sup>5</sup> Berr A. La synthese en histor son Rapport avec la synthese generale. Wonvelle edition. Paris, 1953. P. 56—57.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> Там же.

приз», который с развитием познания исчезает, т.е. с прогрессом науки случайность исчезает. Далее Берр пишет: «Для того, кто знал бы все, случай, как что-то непредвиденное, не существовал бы»<sup>1</sup>.

Признание всеобщности и необходимого характера причинно-следственной связи неизбежно влечет за собой отрицание объективного существования случайности только в том случае, когда рассматривается понимание причинности с позиций механистического материализма, когда под причинами понимаются не взаимодействия различных тел, элементов или явлений, образующих одно и то же тело, элемент или явление, а сами тела, элементы или явления; когда в роли носителя причины выступает одно тело или явление, а в роли носителя следствия — другое тело или явление.

Когда же под причиной понимается взаимодействие тел или явлений, образующих одно и то же целое, а под следствием изменения, наступающие в телах или явлениях в результате их взаимодействия, то признание необходимой связи между причиной и следствием никак не ведет к отрицанию случайности. Преступление как таковое представляет единое целое, состоящее из его законодательного определения, общественно опасного деяния, преступных последствий этого деяния и причинной связи между деянием и последствиями. Следствием преступления является уголовная ответственность, которая наступает в результате взаимодействия между совершением преступления и требованиями уголовного закона. Но если по каким-либо причинам уголовная ответственность не наступает как следствие совершения преступления, то здесь будет иметь место случайность, под которой в данном случае понимается следующее: виновное лицо не установлено; доказательства вины конкретного лица утеряны; соответствующий работник правоохранительного органа, злоупотребляя служебными полномочиями, незаконно отказало в возбуждении уголовного дела либо не зарегистрировало данное происшествие и т.п. Таким образом, случайность может иметь место в действительности, и она нами не отрицается.

Перейдем к видовым понятиям необходимости. Выделяют такие виды понятия необходимости: сущностное (классическое) понятие; функциональное понятие необходимости и случайности; необходимость и случайность по обстоятельствам.

Сущностная (классическая) необходимость — есть то, что строго детерминировано сущностью явления, события, вещи, системы и т.д. Так, например, сущностная необходимость проявляется в общественно опасном деянии, посягающем на объект транспортной инфраструктуры, и вменяемом лицу в качестве причины наступления преступного результата. И это происходит потому, что данное деяние являлось необходимым

---

<sup>1</sup> Berr A. La synthese en histor son Rapport avec la synthese generale. Wonvelle edition. Paris, 1953. P. 56—57.

фактором, без которого именно данное последствие никак и никогда не могло наступить.

При функциональной необходимости признак, свойство, отношение, событие, связь, явление и т.д. являются необходимыми, если условиями их существования однозначно обусловлено выполнение определенных функций носителями этих признаков, свойств, отношений, событий, связей, явлений.

Необходимость по обстоятельствам наблюдается тогда, когда существование или возникновение вещи, системы, признаков, событий, явлений и т.д. однозначно детерминировано внешними обстоятельствами. Примерами этой необходимости являются такие социальные явления, как правонарушения в пригородном пассажирском сообщении, выражающиеся в едва ли не массовом безбилетном проезде в пригородных электричках, детерминируемые ростом стоимости проезда, недостаточностью прав поездных контролеров, а также бездеятельностью многих контролирующих сотрудников и др. Это относится и к экономической преступности, которая обусловлена распадом СССР, развалом экономических связей между бывшими республиками, а ныне самостоятельными государствами, снижением, а нередко полным отсутствием контроля за движением товарно-материальных ценностей (пример, строительство космодрома «Восточный», где расхищались многомиллиардные суммы денежных средств, вкладываемых в его сооружение).

Противоположностью необходимости является случайность. Случайность представляет собой то, что не обусловлено ни внешними обстоятельствами, ни внутренними факторами системы, события, вещи. Данное определение случайности наиболее общее.

Случайности бывают разные — как по источнику, по механизму, по степени беспорядочности, по свойствам распределений. Эти виды классификации случайностей тесно связаны друг с другом, но одно очевидно: случайность — не прихоть мышления, а реальное явление, несмотря на то что нет до сих пор ответа на вопрос: а что же такое случайность, который бы всех устраивал (ответа, скорее всего и не будет). Однако это не должно мешать изучать само явление.

Необходимый характер взаимосвязи причины и следствия не исключают возможности объективного существования случайности. Случайность является такой же всеобщей формой бытия, как и необходимость. Дело лишь в том, что в отличие от необходимости, которая проявляется как в области взаимосвязи элементов, составляющих причины, так и в области взаимосвязи причин со своим следствием, случайность проявляется только в области причин — в области взаимодействия причинных явлений, вызывающих соответствующие изменения. Ненаступление по тем или иным своим новым причинам уголовной ответственности как следствия за совершенное преступление — есть случайное явление, проявляю-



щееся в области той причины, которая должна была его породить, т.е. в области преступления.

Если сводить необходимость только к причинности и на этой основе отрицать объективное существование случайности, то это приведет к отрицанию не только случайности, но вместе с ней и необходимости как самостоятельной всеобщей формы бытия. Отрицая случайность, как это делают некоторые ученые<sup>1</sup>, в процессе отсутствия уголовной ответственности за совершенное преступление, мы тем самым, отрицаем и необходимость, неизбежность, неотвратимость ее (уголовной ответственности) наступления.

Если же исходить из рассуждений отрицающих случайность авторов, то можно сделать вывод, что непривлечение виновного в совершении преступления лица к уголовной ответственности является необходимым, но не случайным явлением. Так же как и ненаступление общественно опасных последствий при совершении общественно опасного деяния — это необходимое, а не случайное явление. Мы не отрицаем, что не наступление преступных последствий является положительным явлением, поскольку оно не причиняет вреда охраняемым уголовным законом интересам и благам. В то же время, нельзя сводить это только к необходимости.

#### **Литература**

1. Berr, A. La synthese en histor son Rapport avec la synthese generale. Wonvelle edition / A. Berr. — Paris, 1953.
2. Гольбах, П. Система природы / П. Гольбах. — М., 1940.
3. Демокрит в его фрагментах и свидетельствах древности. — М., 1935.
4. Словарь русского языка. — М., 1982. — Т. II.
5. Спиноза, Б. Этика / Б. Спиноза. — М., 1932.
6. Суденко, В. Е. Проблемы квалификации транспортных преступлений / В. Е. Суденко // Транспортное право. — 2012. — № 3.
7. Суденко, В. Е. Теория причинности в уголовном праве / В. Е. Суденко // Сервис plus. — 2010. — № 4.
8. Суденко, В. Е. Уголовное право. Общая часть учебное пособие / В. Е. Суденко ; под ред. А. Г. Кибальника. — Пятигорск, 2007.
9. Цицерон, М. Т. О судьбе. Философские трактаты / М. Т. Цицерон. — М. : Наука, 1985.

---

<sup>1</sup> Спиноза Б. Указ. соч.; Гольбах П. Указ. соч.; Бerr А. Указ. соч.

УДК 34:347.463

© Землин Александр Игоревич

— доктор юридических наук, профессор,  
заведующий кафедрой «Транспортное право»  
Юридического института Московского государственного  
университета путей сообщения Императора Николая II,  
заслуженный деятель науки Российской Федерации  
(Zemlin.Aldr@yandex.ru)

## К ВОПРОСУ О МЕСТЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА В СИСТЕМЕ РОССИЙСКОГО ПРАВА

**Аннотация.** Статья посвящена анализу роли и места транспортного права в системе российского права, исследованию теоретических оснований и практической значимости оформления транспортного права как комплексной отрасли права.

**Ключевые слова:** транспорт, комплексная отрасль права, транспортное право, транспортное законодательство.

© Zemlin Alexander

— doctor of legal Sciences, Professor, head of chair «Transport law»  
of Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor  
Nicholas II, honored worker of science of the Russian Federation  
([Zemlin.Aldr@yandex.ru](mailto:Zemlin.Aldr@yandex.ru))

## TO THE QUESTION OF THE PLACE OF TRANSPORT LAW IN THE RUSSIAN LAW

**Abstract.** This article analyzes the role and place of transport law in the Russian law, the study of theoretical surfaces and practical significance of registration of transport law as a complex branch of law.

**Keywords:** transport, integrated branch of law, transport law, transport law.

---

В условиях рыночной экономики отношения, возникающие в процессе функционирования транспортной системы, приобретают особое значение. Поскольку продукция транспорта как отрасли материального производства — это деятельность по территориальному перемещению грузов или людей, постольку транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. Транспортные отношения находятся в тесной связи с дру-

гими социально-экономическими отношениями, что во многом определяет их природу.

В связи с их социальной значимостью, общественные отношения на транспорте подлежат правовому регулированию, что предопределяет потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как относительно самостоятельных образований соответственно российского законодательства и права.

Особое значение четкое и однозначное понимание места и роли транспортного права в российской правовой системе имеет как для будущих юристов, так и специалистов в области транспорта, поскольку от этого прямо зависит возможность адекватного толкования и использования ими норм права в процессе деятельности по предстоящему должностному предназначению, степень законности принимаемых ими управленческих решений.

Рассматривая место транспортного права в системе права, следует исходить из следующих посылок.

**Транспортная деятельность — одна из форм социальной активности.** По содержанию транспортная деятельность представляет собой физическое перемещение каких-либо объектов. По сути, деятельность транспорта заключается в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты.

**Транспорт — одна из важнейших отраслей экономики.** Процесс товарного обмена в современном обществе немыслим без транспорта. Для России этот постулат имеет особое значение: уникальная географическая протяженность России обуславливает повышенную роль транспортной системы.

**Транспорт — отрасль народного хозяйства.** Как отрасль хозяйства транспорт в отличие от промышленности и сельского хозяйства не создает каких-либо материальных объектов, а обеспечивает их перемещение в пространстве. В этом смысле транспортировка аналогична торговой деятельности. Хотя купля-продажа оформляет смену собственника, правовую передачу товара, а перевозка связана с физическим перемещением объектов, деятельность транспортных, равно как и торговых агентов, устанавливает связь хозяйствующих субъектов.

**Транспорт — важнейшая составляющая системы обеспечения национальной безопасности.** При отсутствии возможности осуществления бесперебойного и эффективного функционирования транспортной системы государства невозможно выполнение задач мобилизационного развертывания, переброски и тылового обеспечения войск.

Поскольку основным в деятельности транспорта является перемещение товаров (людей), постольку следует признать отношения по перевозке, возникающие по поводу деятельности перевозчика по перемещению объектов в интересах клиента, базовыми в системе транспортных отношений. Соответственно, система транспортных отношений имеет своей

основой, равно как и первопричиной для возникновения иных отношений, отношения по перевозке.

Важнейшая обязанность поставщика по доставке товаров предполагает использование транспортных средств, которые не всегда ему принадлежат. Таким образом, нетранспортные коммерческие отношения, прежде всего купля-продажа, являются внешним условием, детерминантой заключения договоров на перевозку. В свою очередь, поставка как разновидность купли-продажи, как правило, предопределяет необходимость вступления предпринимателя в отношения с транспортными организациями. Косвенным подтверждением такого вывода служит содержание гл. 30 Гражданского кодекса Российской Федерации «Поставка товаров». Статья 513 ГК РФ «Принятие товаров покупателем» также указывает на обращение сторон поставки к услугам транспортной организации и содержит отсылку к транспортному законодательству.

Определяясь в роли и месте транспортного права по признаку функциональности, следует исходить из его значимости для регулирования хозяйственной, экономической деятельности.

**Транспортное право** представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и функционированием транспортных организаций, отношения между транспортными организациями и их клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными организациями как одного, так и разных видов транспорта.

Многообразие норм транспортного права предопределено в том числе значительным числом «обслуживаемых» видов транспорта, которые принято различать в зависимости от типа транспортных средств, используемых для перевозки. Выделяются следующие виды транспорта: воздушный, внутренний водный, морской, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный.

При этом различные виды транспорта предполагают различную технологию перевозки и способы обеспечения безопасности. По этой причине основная масса правовых норм, регулирующих транспортную деятельность, сосредоточена в транспортных уставах и кодексах, каждый из которых обеспечивает правовое регулирование отношений в зависимости от специфики соответствующего вида транспорта.

Например, формой договора железнодорожной грузовой перевозки является железнодорожная накладная, морской — коносамент или чартер, автомобильной — транспортная накладная, воздушной — авианакладная.

Также на различных видах транспорта различным образом именовались и определяются виды сообщений. Например, на *железнодорожном транспорте* различают:

— местные перевозки, которые осуществляются в пределах одной транспортной организации (железнодорожной);

— перевозки в прямом сообщении — перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между железнодорожными станциями в Российской Федерации с участием одной и более транспортных организаций по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут;

— перевозки в прямом смешанном сообщении — перевозки, осуществляемые в пределах территории РФ несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортной накладной), оформленному на весь маршрут;

— перевозки в непрямом смешанном сообщении — перевозки, осуществляемые в пределах территории РФ несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида;

— перевозки в международном сообщении — перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории РФ, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж пересекают Государственную границу РФ, если иное не предусмотрено международными договорами РФ;

— перевозки в прямом международном сообщении — перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые между железнодорожными станциями в различных государствах или несколькими видами транспорта в различных государствах по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования;

— перевозки в непрямом международном сообщении — перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожные станции и порты по перевозочным документам, оформленным в государствах, участвующих в перевозках, а также перевозки несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Кроме того, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации предусматривает перевозки, осуществляемые в интересах отдельных видов субъектов, деятельность которых имеет определенную специфику:

— специальные железнодорожные перевозки — железнодорожные перевозки, предназначенные для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд, а также железнодорожные перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей;

— воинские железнодорожные перевозки — железнодорожные перевозки воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд и отдельных лиц, проходящих военную службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, сотрудников ФСБ России.

На *автомобильном транспорте* перевозки по видам сообщения классифицируются следующим образом:

— городские перевозки — перевозки в границах населенных пунктов;  
— пригородные перевозки — перевозки между населенными пунктами на расстояние до 50 км включительно между границами этих населенных пунктов;

— междугородные перевозки — перевозки, осуществляемые за черту города на расстояние более 50 км;

— международные перевозки — перевозки, осуществляемые в заграничном сообщении. Для признания перевозки международной не требуется, чтобы она фактически осуществлялась на территории двух или нескольких стран: достаточно начать такую перевозку. Фактического поступления груза (пассажира) на территорию иностранного государства (пересечения границы) может и не быть (например, при утрате груза или гибели пассажира в стране отправления)

На *морском транспорте* в зависимости от вида сообщений различают:

— малый каботаж — перевозки или буксировка между портами на территории РФ, которые находятся в пределах одного морского бассейна;

— большой каботаж — перевозки или буксировка между портами на территории РФ, находящимся в разных морских бассейнах, в том числе при транзите через воды иностранного государства;

— перевозки в заграничном сообщении — морские перевозки, при которых порт отправления находится на территории РФ, а порт назначения — на территории иностранного государства, и наоборот.

Выделяют также простые, сложные и круговые рейсы<sup>1</sup>:

— простой рейс — перевозка между двумя портами;

— сложный рейс — перевозка между несколькими портами, в каждом из которых производится погрузка или выгрузка;

— круговой рейс — перевозка груза между двумя и более портами с возвращением в порт первоначального отправления.

На морском и речном транспорте также различают следующие формы *судоходства*:

— линейное — по заранее установленным направлениям;

— трамповое — судно направляется в те пункты, куда его зафрахтовали.

Таким образом, системное правовое регулирование транспортных отношений, возникающих в процессе функционирования транспортной системы, является необходимым условием функционирования экономики государства, обеспечения национальной безопасности, имеет существенную специфику и обширную сферу применения.

В разное время авторы научных публикаций предлагали признать самостоятельными отраслями права все транспортное право или его отдельные части. Так, например, в отношении воздушных перевозок был

<sup>1</sup> Под рейсом судна понимается время, затрачиваемое судном от начала погрузки до постановки судна под новую погрузку.

сделан вывод о необходимости признать воздушное право уже на современном уровне его развития самостоятельной отраслью права<sup>1</sup>. Представители морского транспорта в еще более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании<sup>2</sup>. На состоявшейся в апреле 2004 г. Всероссийской научно-практической конференции «Теоретические проблемы формирования транспортного права» некоторые выступающие настаивали (не приводя при этом достаточно весомых аргументов) на том, что «транспортное право — это самостоятельная отрасль системы российского права, которая представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих однородную группу общественных отношений по организации и деятельности транспортных организаций, предприятий, физических лиц, присущими ей методами, основанная на определенных правовых принципах и обладающая самостоятельными источниками права, обеспечиваемая поддержкой общества и государства»<sup>3</sup>.

Определяясь в вопросе о месте транспортного права в системе российского права, следует исходить из того, что общепринято разграничивать отрасли права по предмету и методу правового регулирования. Как справедливо отмечал О. С. Иоффе, всякая отрасль права характеризуется двумя моментами: во-первых, определенным предметом регулирования, т.е. теми общественными отношениями, которые ею формируются, закрепляются и охраняются, и во-вторых, определенным методом регулирования, т.е. тем специфическим способом, при помощи которого законодатель на основе данной совокупности юридических норм обеспечивает нужное ему поведение людей как участников правоотношений<sup>4</sup>.

Совершенно очевидно, что *предметом правового регулирования* в отдельной отрасли права должен служить однородный круг общественных отношений. Однако нередко такие однородные общественные отношения (как, например, в транспортной деятельности) складываются и развиваются под воздействием целого ряда других отраслей права: гражданского, административного, трудового и т.д.

В таких случаях возникает необходимость в дополнительных мерах, позволяющих определить предмет данной отрасли права. В этом смысле наибольшее значение имеет *метод правового регулирования*, под которым понимается юридическое средство воздействия, применяемое при правовом регулировании общественных отношений. Только единство предмета и метода регулирования является правильным классификационным признаком распределения норм права по отраслям.

<sup>1</sup> Вопросы воздушного права : сборник. Ч. 2. М., 1930. С. 211.

<sup>2</sup> См.: *Жудро А. К.* Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1953.

<sup>3</sup> Государство и право. 2004. № 9. С. 114, 118.

<sup>4</sup> *Иоффе О. С.* Советское гражданское право. Т. 1. М., 1967. С. 7.

Что касается базовых отраслей права, здесь все очевидно: они обладают всеми присущими им признаками (структурными особенностями, юридическим своеобразием, наличием специфического предмета). Комплексные же отрасли обладают только частью этих признаков. Комплексные отрасли имеют лишь особый предмет (рассматриваемый в иной плоскости, нежели предметы основных отраслей) и некоторые черты юридического своеобразия, а именно — самостоятельную область законодательства, некоторые единые принципы, положения, приемы регулирования. Однако у них нет главных черт юридического своеобразия — «своего» метода и механизма регулирования.

Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Однако такое сочетание само по себе не является достаточным основанием для выделения транспортного права в самостоятельную отрасль. Не может служить аргументом и наличие уставов и кодексов на транспорте, а также большое количество нормативного материала, регулирующего отношения на транспорте. Это дает лишь основания для выделения особого законодательного массива — транспортного законодательства.

Предметом транспортного права являются общественные отношения разных видов. В первую очередь речь идет о правоотношениях, связанных с организацией и осуществлением перевозки, базирующихся на договорных началах. Однако в сферу регулирования транспортного права должны быть включены также отношения административно-правового характера, что предопределено необходимостью управления транспортом, контроля за деятельностью в области транспорта, технического надзора за ним, строгого соблюдения правил пользования транспортным средством, обеспечения мер безопасности и т.д. Специфика трудовых отношений на транспорте (ст. 54 КТМ РФ, ст. 28 КВВТ РФ, гл. 5 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации») также обуславливает их включение в предмет транспортного права.

Немаловажным обстоятельством для определения места транспортного права в системе российского права, его институционализации как правового образования является вычленение метода правового регулирования транспортных отношений. Метод правового регулирования позволяет определить правовое положение участников регулируемых отношений; порядок возникновения субъективных прав и обязанностей; средства их обеспечения; характер санкций.

При этом возникает вполне закономерный вопрос: обладает ли транспортное право особым методом регулирования? Вопрос не риторический, требующий конкретного ответа, поскольку от его решения, по сути, и зависит возможность придания транспортному праву отраслевого статуса.



Различия в способах воздействия права на общественные отношения определяются характером взаимного положения участников правовых отношений.

Имущественные отношения, являющиеся частью предмета гражданского права, предполагают метод юридического равенства сторон, который не допускает принудительной власти одного участника над другим. Здесь характерны дозволение и правонаделение, т.е. предоставление субъектам возможностей совершения инициативных юридических действий — самостоятельного использования правовых интересов для удовлетворения своих потребностей и интересов. Гражданско-правовые обязательственные отношения оформляют переход материальных благ от одних лиц к другим и составляют значительную часть транспортных отношений.

Властно-организационные отношения регулируются административным правом и подчинены воздействию метода власти и подчинения, властных предписаний (обязываний) и запретов. Данный метод применим для регулирования земельных, административных и финансовых отношений, которые включены в круг отношений, регулируемых транспортным правом.

Очевидно, что нормы транспортного права единым методом правового регулирования не связаны. С одной стороны, основным методом правового регулирования транспортных договорных правоотношений является метод равенства сторон, т.е. диспозитивный метод, характерных для отраслей частного права. Однако, применительно к административным правоотношениям на транспорте используется метод властных предписаний, т.е. метод императивный, присущий отраслям права публичного. В научной и учебной литературе встречается мнение о возможности выделения некоего комплексного, императивно-диспозитивного метода правового регулирования, свойственного для комплексных отраслей права, с чем согласиться не представляется возможным. В данном случае, а именно для регулирования транспортных правоотношений, применяются в комплексе и императивный, и диспозитивный метод, но используются они отдельно, для различных групп отношений, связанных с осуществлением транспортной деятельности, связаны исключительно единой целью обеспечения функционирования транспортной системы, и никакого «комплексного» метода в совокупности не образуют.

Таким образом, транспортное право, представляет собой комплексную отрасль российского права, но не может быть признано самостоятельной отраслью права. На это обстоятельство неоднократно указывалось в научных публикациях<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Духно Н. А. Понятие и сущность транспортного права // Транспортное право. 2012. № 3; Землин А. И. К вопросу о включении транспортного права в Номенклатуру специальностей научных работников в сфере юриспруденции // Актуальные проблемы правового регулирования в транспортной сфере в условиях инновационного развития

В пользу указанного суждения можно привести следующие аргументы. В качестве предмета регулирования комплексных отраслей законодательства в юридической литературе выдвигаются отрасли хозяйства, культурного строительства; определенные сферы государственной, хозяйственной и социально-культурной жизни; определенный вид общественной деятельности<sup>1</sup>. Признавая существование комплексных отраслей законодательства, Н. В. Витрук считает, что их формирование идет: а) по видам общественных отношений, сферам общественной и государственной жизни, областям деятельности, функциям правовой системы в целом; б) по субъектам<sup>2</sup>. С. С. Алексеев обращает внимание на предметное и юридическое единство специальных норм, образующих комплексные отрасли<sup>3</sup>.

Следует отметить, что теоретическое обоснование наличия комплексных отраслей права осуществлялось многочисленными авторами. Еще в 1947 г. идея комплексных правовых образований на базе нормативно-правового материала о социальном страховании была высказана В. К. Райхером, различавшим в системе советского права отрасли основные и комплексные<sup>4</sup>. При обсуждении теоретических вопросов военного законодательства на сессиях совета Военно-юридической академии в 1954 и 1956 гг. подавляющее большинство военных юристов признало, что советское военное законодательство — комплексная область законодательства<sup>5</sup>. В последующем проблемы комплексных правовых образований активно обсуждались учеными-юристами в связи с хозяйственным правом, а затем переросли отраслевой срез дискуссии, поднявшись на общетеоретический уровень.

В пользу признания комплексных отраслей права высказался С. С. Алексеев, утверждая, что структура права не может быть с достаточной полнотой и точностью раскрыта, если не видеть ее органического единства с внешней нормой права, использование которой как категории комплексной отрасли права позволяет осветить механизм воздействия на систему права субъективного фактора развития законодательства<sup>6</sup>.

---

транспортного комплекса и формирования высокоскоростных транспортных систем. Материалы Весросс. научно-практ. конф. 24 апреля 2013 г. М. : МИИТ, 2013; *Корякин В. М.* К вопросу об институционализации транспортного права в качестве комплексной отрасли отечественной правовой системы // *Транспортное право*. 2015. № 2.

<sup>1</sup> См.: Теоретические вопросы систематизации советского законодательства. М., 1963. С. 239; *Яковлев В. Ф.* Отраслевая дифференциация и отраслевая интеграция как основы системы законодательства // *Правоведение*. 1976. № 1 и др.

<sup>2</sup> *Витрук Н. В.* Система советского права и перспективы ее развития // *Советское государство и право*. 1982. № 7. С. 105.

<sup>3</sup> *Алексеев С. С.* Структура советского права. М., 1961. С. 193.

<sup>4</sup> *Райхер В. К.* Общественно-экономические типы страхования. М. —Л., 1947. С. 186.

<sup>5</sup> См.: Материалы сессии Совета академии. М., 1954; Труды Военно-юридической академии. Вып. 23. 1956.

<sup>6</sup> *Алексеев С. С.* Проблемы теории права. Т. 1. М., 1973. С. 148.

Комплексные отрасли права, — столь же объективное явление, как и отрасли законодательства, адекватные одноименным традиционным отраслям права, и не могут быть полностью сведены к результатам субъективной деятельности в процессе систематизации. В полной мере это относится и к транспортному праву.

В специальной литературе встречается точка зрения, согласно которой транспортное право не признается комплексной отраслью права, а конституируется как комплексная отрасль законодательства, сочетающая в себе нормы нескольких отраслей права, которые регулируют различные по своему видовому содержанию общественные отношения. В основе этого мнения лежит ложная логическая посылка, вызванная смешением понятий «отрасль законодательства» и «отрасль права». Не углубляясь в теоретические исследования, следует акцентировать внимание всего на двух аспектах. Во-первых, общепринято считать, что «первокирпичиком», основой отрасли права является норма права, т.е. правило поведения, а отрасли законодательства — правовой акт, легализующий, оформляющий эту норму. Правовые нормы находят свое выражение в законодательстве. Источник права — это совокупность нормативных правовых актов, в которых содержатся нормы права. Источником транспортного права является совокупность нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность. Таким образом, соотношение отрасли права и отрасли законодательства — это соотношение содержания и формы, а соответственно, смешение их недопустимо хотя бы с позиций формальной логики. Поскольку логически верное умозаключение может быть как истинным, так и ложным, а логически ложное истинным не может быть изначально, признать это утверждение соответствующим действительности не представляется возможным.

Когда мы рассматриваем соотношение транспортного законодательства и транспортного права, следует исходить также из того, что отрасль права формируется объективно. В нашем случае транспортное право как комплексная отрасль посредством выделения его предмета сформировалась в связи со все возрастающими общественными потребностями в регулировании транспортных отношений. Законодательство, как форма легализации правовых норм, более подвержено субъективным факторам: по воле законодателя нормативно-правовое регулирование может отставать, а может и опережать объективные потребности. Кроме того, хотя отрасли права и отрасли законодательства в идеале должны совпадать, законодательство, в отличие от системы права, может быть систематизировано по усмотрению законодателя или других лиц и по иным признакам. Соответственно, критерием выделения отрасли законодательства никак не может служить метод правового регулирования. Основой выделения отрасли законодательства является совокупность взаимосвязанных по области регулирования, которой выступает какая-либо сфера жизнедеятельности общества, нормативных правовых актов.

Анализ показывает, что в транспортном законодательстве накоплена достаточная отраслеобразующая «критическая масса» нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, в частности, относятся: Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», иные многочисленные нормативные правовые акты, регулирующие транспортные отношения. Так, например, в ст. 1 УЖТ РФ установлено, что Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность. Очевидно, что далеко не каждая отрасль законодательства, самостоятельность которой признана и неоспорима, имеет в своей структуре столь впечатляющий и упорядоченный правовой массив.

Таким образом, с достаточной степенью обоснованности можно утверждать о наличии группы правовых актов, образующих в совокупности предметно определенную и институционально обособленную отрасль транспортного законодательства.

Таким образом, транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права. Оно регулирует различные по характеру правоотношения, которые возникают как в процессе публичного управления транспортном, так и имеющих частноправовую природу договорных отношений между транспортными предприятиями и их клиентами, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании в силу их особенностей. Транспортное законодательство должно рассматриваться как отрасль российского законодательства.

## Транспорт в профессиональном образовании

---

УДК 378.1, 004.7

© Лобачев Сергей Львович

— доктор технических наук, профессор,  
заведующий кафедрой «Информационно-математические техно-  
логии и информационное право»  
Юридического института Московского государственного универси-  
тета путей сообщения Императора Николая II

### СЕТЕВОЙ ОТРАСЛЕВОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КАК ЕСТЕСТВЕННЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

**Аннотация.** На основании анализа внедрения дистанционных образовательных технологий в статье предлагается проект отраслевого транспортного университета, как консорциума транспортных вузов Российской Федерации.

**Ключевые слова:** сетевой университет, сетевая академическая мобильность, дистанционное обучение, дистанционные образовательные технологии, нормативная база дистанционного образования, консорциум вузов.

© Lobachev Sergei

— doctor of technical sciences, professor,  
head of department «Information and mathematical technology  
and information law» of Law Institute of the Moscow state University  
of means of communication of Emperor Nicholas II

### NETWORK INDUSTRY TRANSPORT UNIVERSITY AS A NATURAL STAGE OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT EDUCATION

**Abstract.** Based on the analysis of the introduction of distance learning technologies in the article the transport sectoral project of the University, as a consortium of transport universities of the Russian Federation.

**Keywords:** network University, network, academic mobility, distance education, distance educational technology, the regulatory framework of distance education, a consortium of universities.

---

Развитие дистанционного образования (ДО) в Российской Федерации вышло на этап, когда на фоне массового внедрения технологий (ТДО) ДО,

возникают проекты интеграции различных систем ДО (СДО) в глобальные системы, охватывающие несколько регионов — сетевые университеты<sup>1</sup>. Как правило, их основу составляют СДО ряда классических университетов. Примерами подобных проектов являются:

- сетевой Университет стран ШОС;
- сетевой университет СНГ;
- Российско-Французский сетевой университет;
- сетевой университет БРИКС и т.д.

Подобная тенденция наблюдается и в вузах, ориентированных на подготовку специалистов определенного профиля. Примерами такого подхода могут являться сетевой университет сервиса, сетевой педагогический университет и ряд других аналогичных проектов. Учитывая тенденции по интеграции всех видов транспорта, актуальной становится задача формирования крупных транспортных университетских образовательных комплексов, ведущих подготовку кадров для всего транспортного комплекса. Не касаясь организационных вопросов объединения вузов, отражением данной тенденции могло бы стать создание сетевого отраслевого транспортного университета в организационной форме консорциума транспортных вузов.

Сейчас активно пропагандируется еще один проект — национальная платформа ДО, созданная под покровительством Минобрнауки России восьмью российскими университетами: МГУ, НИТУ МИСиС, ВШЭ, МФТИ, ИТМО, УрФУ, СПбГУ и СПбПУ. Однако все перечисленные вузы, объединенные в данном проекте министерством, являются вузами различного профиля и в основном не являются признанными лидерами и авторитетами в дистанционном обучении. Исключением является только ИТМО, давно и успешно работающий в направлении внедрения ДОТ. Поэтому данный проект представляется кампанией с целью продемонстрировать прогрессивность отечественной системы образования, но который не в состоянии решить множество проблем по подготовке качественных специалистов для различных отраслей промышленности.

В период 2012—2014 гг. произошло качественное изменение ситуации с нормативной базой ДО в Российской Федерации, и сегодня применение электронного обучения и дистанционных образовательных технологий (ЭО и ДОТ) разрешено на всех уровнях образования и во всех формах обучения<sup>2</sup>.

Вопросы повышения качества подготовки специалистов в российских вузах и их интеграция в мировое образовательное пространство обсужда-

---

<sup>1</sup> Лобачев С. Л. Анализ перспектив интеграции вузов в рамках сетевых университетов, Труды XXI Всероссийской научно-методической конференции «Телематика 2014». СПб., 2014. С. 42—44.

<sup>2</sup> Андреев А. А., Солдаткин В. И. Дистанционное обучение и дистанционные технологии // Cloud of science. 2013. № 1. С. 14—20.

ются специалистами системы образования постоянно. В рамках решения этих задач одно из первых мест занимает проблема соответствия уровня подготовки специалистов требованиям работодателей к выпускникам вузов. Подобная проблема имеет особое значение в транспортной отрасли, независимо от вида транспорта и профиля подготовки специалистов.

На уровне формирования нормативно-методических документов задача координации в подготовке специалистов успешно решается на базе УМО по конкретным специальностям и направлениям подготовки. Однако в процессе реализации учебного процесса вузы предоставлены сами себе, и деятельность УМО не может обеспечить тесную координацию работы вузов на этом этапе их деятельности<sup>1</sup>.

Решение проблемы координации учебного процесса в зарубежных вузах решается за счет обеспечения мобильности студентов и преподавателей путем предоставления возможности студентам и преподавателям продолжительное время работать или обучаться в однопрофильных вузах других стран, что обеспечивает взаимную интеграцию в методах, средствах и технологиях подготовки специалистов.

Ключевым этапом взаимной интеграции вузов и создания единого образовательного пространства является Болонская декларация, принятая европейскими странами в 1999 г. В силу целого ряда причин (экономических, организационных, нормативных и т.д.), в России принципы Болонской декларации, несмотря на присоединение России к ней в 2003 г., остались на уровне декларации о намерениях.

Вследствие сказанного выше предлагается, что следующим этапом развития транспортного образования должна стать реализация проекта по взаимной интеграции вузов транспортного профиля, призванного решить большинство из перечисленных выше проблем, включая не только обеспечение мобильности студентов и профессорско-преподавательского состава, но и установление максимально тесной связи с ведущими предприятиями и организациями транспортной отрасли. Формой такого взаимодействия может стать сетевой научно-методический консорциум вузов, техническим воплощением которого будет Сетевой отраслевой транспортный университет (СОТУ).

Основная цель проекта СОТУ состоит в мобилизации научного потенциала всех транспортных вузов, в разработке новейших технологий развития транспортной системы России, а также в повышении качества подготовки специалистов транспортной отрасли, укреплении сотрудничества, межвузовских связей и связей с фирмами — производителями оборудования отрасли и фирмами, организующими перевозки и логистическую инфраструктуру в целом, как на территории РФ, так и других стран. Проект направлен на организацию и реализацию высококачественных совмест-

---

<sup>1</sup> Горбунова Е. И. и др. Организация дистанционного обучения в вузе: теория и практика / под ред. С. Л. Лобачева. Шахты : Изд-во ЮРГУЭС, 2007.

ных образовательных программ и проектов, основанных на объединении учебно-методических, информационных, технологических и иных ресурсов в рамках отраслевой информационно-образовательной среды.

СОТУ сможет проводить подготовку специалистов отрасли по всем реализуемым вузами отрасли программам.

Потенциальные участники проекта СОТУ:

- вузы транспортного профиля, независимо от вида транспорта;
- СПО транспортного профиля;
- УМО транспортных специальностей;
- фирмы — изготовители транспортного оборудования;
- различные организации, участвующие в процессе организации и реализации транспортных перевозок и создания транспортной инфраструктуры.

Организационной основой СОТУ видится консорциум вузов транспортного профиля. Образовательные организации, желающие стать членом консорциума СОТУ, должны подписать Декларацию о сотрудничестве по созданию Сетевого отраслевого транспортного университета.

Основой функционирования СОТУ являются:

- электронная сетевая библиотека СОТУ, формируемая электронными ресурсами участников проекта;
- телекоммуникационная инфраструктура, интегрирующая в себе различные системы сетевого дистанционного обучения участников проекта;
- профессорско-преподавательский состав и научно-технические специалисты участников проекта;
- фирменные материалы предприятий отрасли по новым технологиям и техническим средствам;
- согласованные учебные программы и планы;
- всемирная сеть Интернет;
- нормативная база вузов-участников и законодательства стран их месторасположения, а также соглашения по данному проекту.

Организация учебного процесса в СОТУ опирается на:

- механизмы «включенного обучения» и академической мобильности, предполагающие изучение определенной части дисциплин в различных вузах;
- систему зачетных единиц (кредитов), обеспечивающую после завершения обучения по полной программе вуза выдачу европейского приложения к диплому — *Diploma Supplement*;
- общие критерии приема экзаменов и технологию документирования хода и результатов учебного процесса. Экзамены, сданные в одном из вузов-участников, признаются другими участниками по взаимному соглашению;
- интеграцию образовательных программ — реализацию совместно разработанных учебных планов и признание участниками проекта учебных курсов, пройденных в другом вузе-участнике, в том числе и зарубеж-



НЫХ.

Организационно-правовой формой Сетевого отраслевого транспортно-го университета является консорциум, что подразумевает равноправное партнерство всех вузов-участников. Управление консорциумом СОТУ осуществляет Координационный совет представителей.

Работа консорциума должна строиться на базе технологий интернет-портала консорциума, функциональная структура которого представлена на рис. 1.

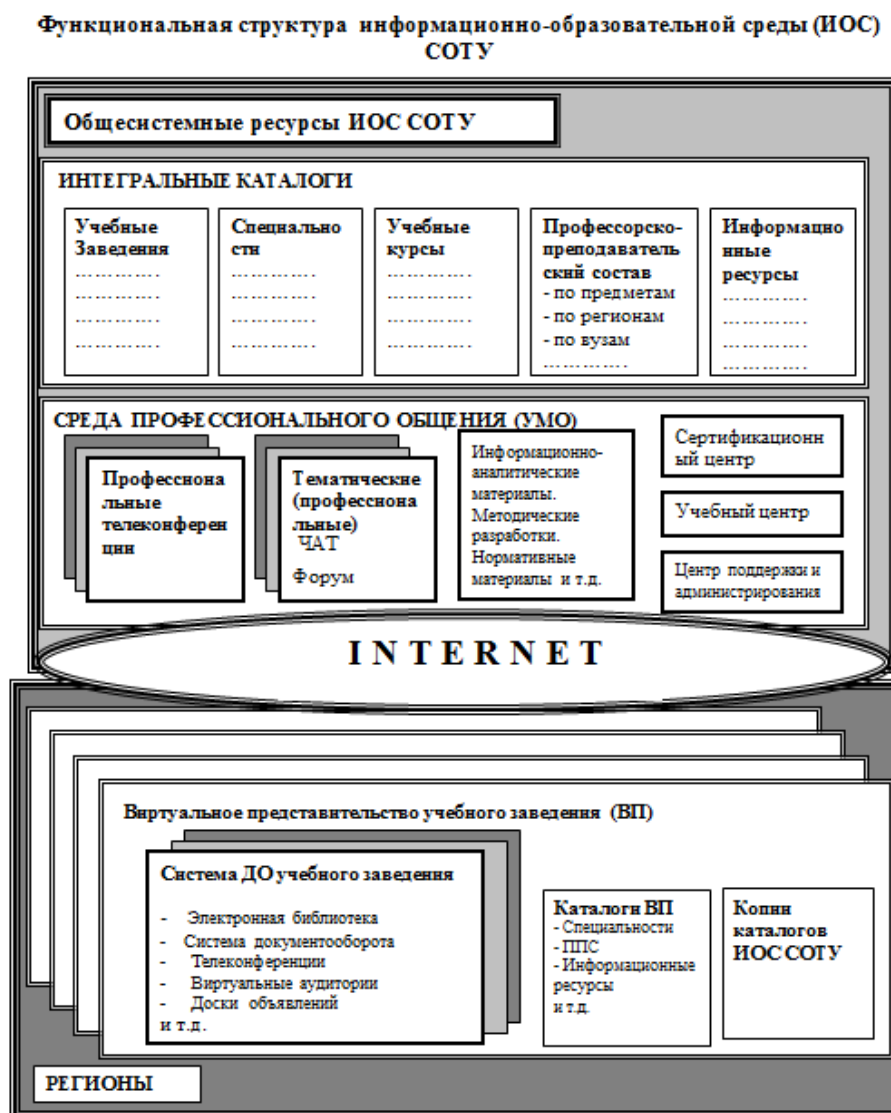


Рис. 1

Значительным этапом развития портала СОТУ явится переход от корпоративного информационного ресурса к полнофункциональной информационно-образовательной среде (ИОС), обеспечивающей возможность сетевого дистанционного обучения студентов по различным транспортным специальностям в любом вузе России.

Существенной особенностью дистанционного обучения в среде кон-

сорциума является реализация виртуальной академической мобильности студентов и профессорско-преподавательского состава вузов — участников этого процесса. Данный подход предполагает возможность изучения и преподавания ряда дисциплин не в своем базовом вузе, а в вузе-партнере. Естественно, необходимым условием реализации данной возможности является наличие согласованных учебных планов и интеграция СДО конкретных вузов в единую информационно-образовательную среду консорциума.

Схема, представленная на рис. 2, дает представление о том, как планируется проводить интеграцию систем дистанционного обучения вузов-участников в единую информационно-образовательную среду консорциума. На данной схеме (нижняя часть) представлены две возможные реализации виртуального представительства (ВП) вуза в ИОС консорциума (на базе существующей СДО и на базе оригинальной СДО консорциума). В первом случае для сопряжения с порталом в СДО появляется надстройка, обеспечивающая совместимость существующей СДО вуза с центральным сервером портала «Интерфейсный модуль (ИМ) СДО вуза — Портал консорциума». Объединение «СДО вуза + ИМ» представляют собой ВП вуза в ИОС консорциума типа 1. Второй тип ВП предполагает размещение в вузе специальной СДО, в которой необходимые протоколы взаимодействия с порталом заложены уже на этапе ее создания.

На уровне портала формируется основная масса статистических показателей, которые зеркально отображаются на всех ВП и регулярно автоматически обновляются, обеспечивая простоту доступа к этим материалам.

Ниже представлен примерный перечень некоторых основных вопросов и проблем, подлежащих решению в процессе реализации данного проекта:

- разработка принципов объединения учебных заведений транспортной отрасли в консорциум (нормативные документы, программа работ, принципы взаимодействия и т.д.);

- выделение списка специальностей для их реализации в СОТУ на первом этапе, согласование учебных планов;

- согласование (на базе имеющегося в вузах опыта дистанционного обучения) единых подходов к организации ведения учебного процесса;

- разработка протокола взаимосвязи центрального портала консорциума с СДО вузов;

- разработка единого портала консорциума и программного обеспечения СОТУ;

- отработка методик реализации академической виртуальной мобильности студентов и профессорско-преподавательского состава в рамках СОТУ.

Реализация представленного проекта потребует коллективной работы многих учебных заведений транспортной отрасли, однако результат этой работы обеспечит получение принципиально нового для системы образования РФ учебного заведения, охватывающего всю транспортную отрасль

целиком.

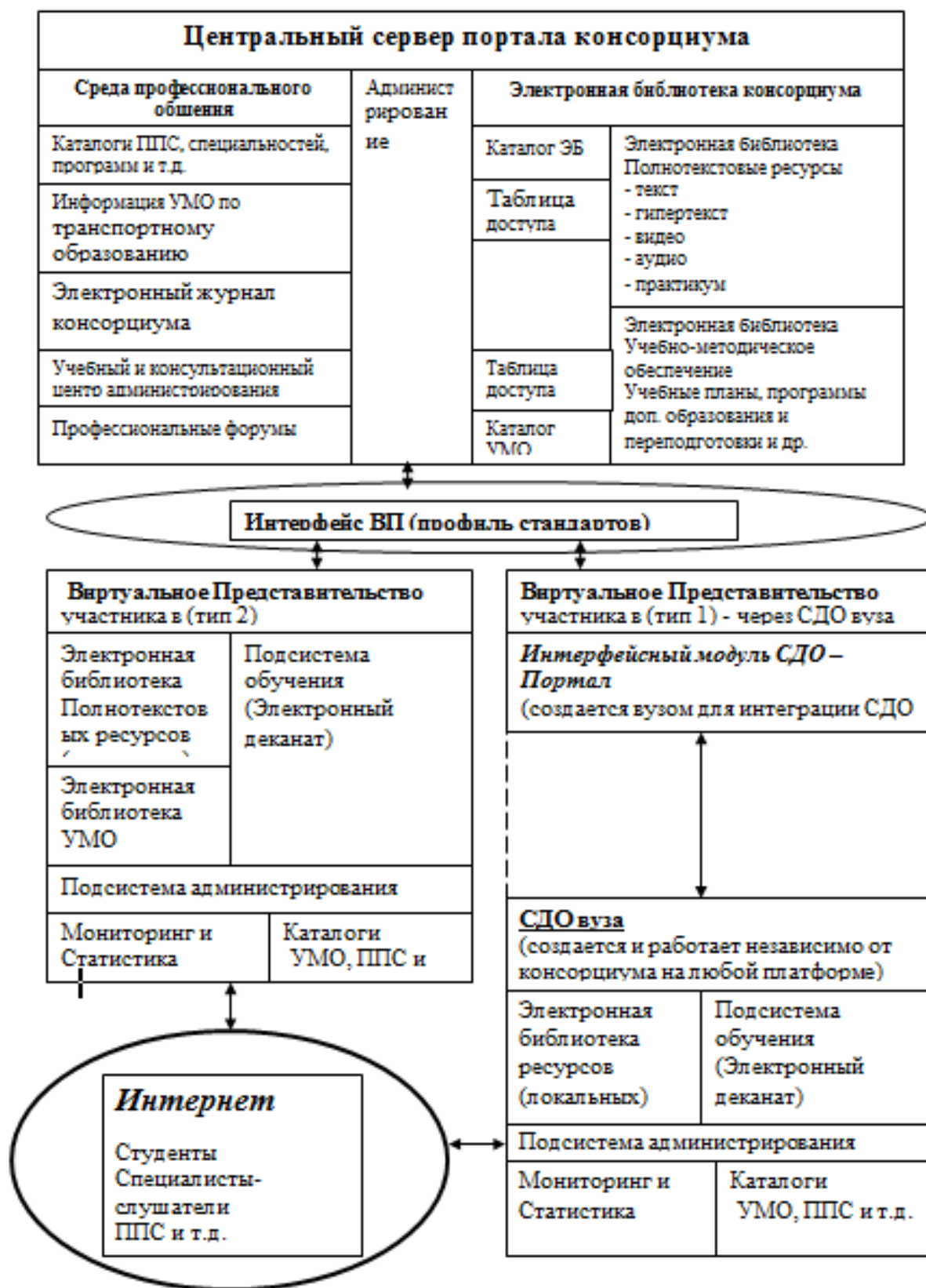


Рис. 2

УДК 378.1

© Буйло Борис Иванович

— доктор философских наук, профессор,  
профессор кафедры «Общественные науки и профессиональная  
коммуникация» Юридического института Московского  
государственного университета путей сообщения  
Императора Николая II

**САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА СТУДЕНТА ТРАНСПОРТНОГО ВУЗА  
(В РАМКАХ ОСВОЕНИЯ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ «ЭСТЕТИЧЕСКАЯ  
КУЛЬТУРА СОТРУДНИКА ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ»)**

**Аннотация.** Самостоятельная работа студентов транспортного вуза по юридическим, гуманитарным и общественным дисциплинам может включать следующие виды деятельности: проработку лекционного материала; изучение по учебникам программного материала, не изложенного на лекциях; подготовку к практическим заданиям и семинарским занятиям, деловым играм, коллоквиумам; подготовку докладов, статей, эссе и др. Самостоятельная работа студентов Юридического института МИИТ осуществляется в следующих видах: 1) аудиторная работа и 2) внеаудиторная работа студентов. Результативность самостоятельной работы студентов во многом определяется наличием активных методов ее контроля.

**Ключевые слова:** деловая игра, коллоквиум, эссе, экспресс-опрос, самоконтроль, итоговый контроль, тестовые задания и консультации.

© Builo Boris

— doctor of philosophical sciences, professor,  
professor of the department «Social Sciences and professional  
communication» Law Institute of the Moscow state transport  
University of Emperor Nicholas II

**INDEPENDENT WORK OF THE STUDENT  
OF THE TRANSPORT UNIVERSITY (IN THE FRAMEWORK  
OF THE DEVELOPMENT OF THE DISCIPLINE  
OF «AESTHETIC CULTURE OF A LAW ENFORCEMENT OFFICER»)**

**Abstract.** Independent work of students of the transport University in law, Humanities and social Sciences can include the following activities: elaboration of the lecture material; studying the textbooks the program material, not presented in lectures preparation for practical assignments and seminars, business games, and workshops; the preparation of reports,

articles, essays, etc. Independent work of students of Li Moscow state railway University (MIIT) is carried out in the following forms: 1) Classroom work and 2) Extracurricular work of students. Effectiveness of independent work of students is largely determined by the presence of active methods of control.

**Keywords:** business game, Colloquium, essay, Express poll, self-control, final inspection, tests and consultations.

Самостоятельная работа студентов транспортного вуза по юридическим, гуманитарным и общественным дисциплинам может включать следующие виды деятельности: проработку лекционного материала; изучение по учебникам программного материала, не изложенного на лекциях; подготовку к практическим заданиям и семинарским занятиям, деловым играм, коллоквиумам; подготовку докладов, статей, эссе; и др.

Самостоятельная работа студентов транспортного вуза осуществляется в следующих видах.

1. Аудиторная работа:

а) организация работы на лекциях (контрольные опросы студенческой аудитории в ходе лекции и ответы на вопросы студентов);

б) подготовка студентов к семинарским занятиям, а также подготовка и выступление с докладами на семинарах;

в) участие в итоговой конференции по изучаемой учебной дисциплине.

Аудиторная самостоятельная работа студентов в рамках освоения учебной дисциплины «Эстетическая культура сотрудника правоохранительных органов» реализуется при проведении практических занятий, семинаров и во время чтения лекций. При чтении лекционного курса непосредственно в аудитории контролируется усвоение материала основной массой студентов путем проведения экспресс-опросов по конкретным темам, тестового контроля знаний. На практических и семинарских занятиях различные виды СРС позволяют сделать процесс обучения более интересным и поднять активность значительной части студентов в группе.

Результативность самостоятельной работы студентов во многом определяется наличием активных методов ее контроля. Используются следующие виды контроля:

— входной контроль знаний и умений студентов при начале изучения дисциплины;

— текущий контроль, т.е. регулярное отслеживание уровня усвоения материала на лекциях и практических занятиях;

— промежуточный контроль по окончании изучения раздела или модуля курса;

— самоконтроль, осуществляемый студентом в процессе изучения дисциплины при подготовке к контрольным мероприятиям;

— итоговый контроль по дисциплине в виде экзамена;

— контроль остаточных знаний и умений спустя определенное время после завершения изучения дисциплины.

## 2. Внеаудиторная работа студентов:

а) самостоятельная работа при подготовке к семинарскому занятию (как собрать и обработать материал, каким образом читать и конспектировать литературу, как составить конспект выступления на занятии);

б) подготовка студентами рефератов;

Для активизации самостоятельной работы студентов используются следующие формы работы:

а) консультации — групповые и индивидуальные, предварительные, текущие и итоговые (предэкзаменационные);

б) коллоквиумы — групповые и индивидуальные; коллоквиумы по темам, выносимым на самостоятельное изучение и коллоквиумы для обсуждения отдельных наиболее сложных проблем и разделов изучаемой дисциплины, а также коллоквиумы-собеседования с задолжниками и отстающими студентами;

в) контрольные и самостоятельные работы проводятся в виде обычных вопросов или тестовых заданий по пройденному материалу или в виде написания эссе, рецензии на художественное произведение, составления глоссария по темам.

Задания по самостоятельной работе студентов разбиты на модули.

*Модуль I. Эстетика, круг ее проблем, эстетическая культура сотрудников правоохранительных органов.* Изучение и конспектирование основной и дополнительной литературы, рекомендованной в планах семинарских занятий, разработка рефератов и докладов по следующим темам:

1. Прекрасное в природе и в искусстве.
2. Эстетическая картина мира.
3. Категории эстетики в классической эстетике.
4. Эстетика искусственной среды. Дизайн.
5. Эстетика городской среды.
6. Эстетика природной среды.
7. Садово-парковое искусство.
8. Искусство: восприятие и творчество.
9. Эстетические теории XX в.

*Модуль II. История эстетической мысли.* Изучение оригинальных текстов по эстетике и культуре: Аристотель Поэтика. Риторика. М., 2000; Буало Н. Поэтическое искусство. М., 1957; Вольтер. Эстетика. М., 1974; Дидро. Парадокс об актере. Л.—М., 1938; Шиллер Ф. Письма об эстетическом воспитании человека // Шиллер Ф. Собр. соч. : в 6 т. Т. 6. М., 1957; Гегель Г. В. Ф. Эстетика : в 4 т. Т. 2. М., 1970.

Разработка рефератов и докладов по темам:

1. Фовизм и его влияние на эстетическое сознание.
2. Экспрессионизм и его влияние на эстетическое сознание.
3. Кубизм и его влияние на эстетическое сознание.

4. Геометрический абстракционизм и его влияние на эстетическое сознание.

5. Абстракционизм и его влияние на эстетическое сознание.

6. Футуризм и его влияние на эстетическое сознание.

7. Сюрреализм и его влияние на эстетическое сознание.

8. Поп-арт и его влияние на эстетическое сознание.

9. Концептуальное искусство на Западе и в России.

10. Антонен Арто и Театр жестокости.

11. «Театр абсурда» и его роль в искусстве XX в.

12. От модернизма к тотальному реализму: проблема эстетической эволюции.

13. Общие черты эстетики тоталитарных режимов.

14. Соцреализм как эстетический проект.

*Модуль III. Культура и искусство.* Изучение и конспектирование основной и дополнительной литературы, рекомендованной в планах семинарских занятий, разработка рефератов и докладов по следующим темам:

1. Архитектура в тоталитарной культуре (эстетический аспект).

2. Литература в тоталитарной культуре (эстетический аспект).

3. Живопись и скульптура в тоталитарной культуре (эстетический аспект).

4. Кинематограф в тоталитарной культуре (эстетический аспект).

5. Модернизм и постмодернизм: бинарные оппозиции И. Хассана.

6. Эстетика постмодернизма: исторический аспект.

7. Постмодернизм в архитектуре.

8. Постмодернизм в живописи. Соцарт.

9. Постмодернизм в кино.

10. Постмодернизм в литературе.

11. Место элитарных эстетических теорий в искусстве XX в.

12. Эстетика «массовой культуры». Кич.

13. Три модели отношений искусства и морали.

14. Аморальное в искусстве: исторический аспект. Эстетизм.

15. Дресс-код: эстетические нормы и антинормы в одежде.

16. Эстетика молодежной субкультуры.

17. Рок-музыка и эстетика контркультуры.

18. Поп-музыка как эстетический феномен.

19. «Эра рингтонов»: эстетический аспект современной музыкальной культуры.

20. Эстетика фотографии.

21. Эстетика телевизионной рекламы.

22. Эстетика визуальной рекламы.

23. Глянцевые журналы: эстетический аспект.

24. Журнальная обложка: эстетический аспект.

25. Телевизионное шоу: эстетический аспект.

26. Эстетический аспект молодежной субкультуры.

## Интеллектуальная собственность на железнодорожном транспорте

УДК 347.77.01

© Гурова Маргарита Александровна

— студент Юридического института  
Московского государственного университета  
путей сообщения Императора Николая II

© Цветкова Василиса Дмитриевна

— студент Юридического института  
Московского государственного университета  
путей сообщения Императора Николая II

### ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ (НА ПРИМЕРЕ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»)

**Аннотация.** В работе рассмотрены основные аспекты управления интеллектуальной собственностью на железнодорожном транспорте на примере Положения об управлении интеллектуальной собственностью в ОАО «РЖД». Изучены основные органы общества и их должностные лица, осуществляющие управление интеллектуальной собственностью на железнодорожном транспорте, их цели и задачи, которые стоят перед ОАО «РЖД» в вопросах управления интеллектуальной собственностью. Исследованы также основные этапы управления интеллектуальной собственностью в ОАО «РЖД». В частности, дано определение результата интеллектуальной собственности, их виды на железнодорожном транспорте. Также отмечается, что вознаграждение за результаты интеллектуальной деятельности выплачивается автору лишь тогда, когда данный результат интеллектуальной деятельности признается полезным и используется ОАО «РЖД» в своей деятельности.

**Ключевые слова:** интеллектуальная собственность, управление интеллектуальной собственностью на транспорте, результаты интеллектуальной деятельности, защита интеллектуальной собственности на транспорте.



© Gurova Margarita

— students of Law Institute Moscow state  
University of Emperor Nicholas II

© Tsvetkova Vasilisa

— students of Law Institute Moscow state  
University of Emperor Nicholas II

## INTELLECTUAL PROPERTY IN THE RAILWAY TRANSPORT ON THE EXAMPLE OG RUSSIAN RAILWAYS

**Abstract.** In the article the basic aspects of intellectual property management on rail transport on the example of Provisions on the management of intellectual property in JSC «RZD». We studied the basic bodies and their officials engaged in intellectual property management in railway transport, goals and objectives of JSC «RZD» in the management of intellectual property. We have also studied the main stages of intellectual property management in JSC «RZD». In particular, given the definition of the intellectual property that their views on railway transport. It is also noted that remuneration for the results of intellectual activity the author is paid only when the result of intellectual activity is seen as useful and used by JSC «RZD» in its activities.

**Keywords:** intellectual property, intellectual property management in transport, results of intellectual activity, intellectual property protection in transport.

Интеллектуальная собственность уверенно вошла в обиход российского общества и быстро смогла набрать вес, выступив фактором роста культурного, экономического и оборонного потенциала страны.

Под интеллектуальной собственностью понимают результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации юридических лиц, товаров, работ, услуг и предприятий, которым предоставляется правовая охрана (ст. 1225 ГК РФ).

Обеспечивая баланс интересов изобретателей и широкой публики, система интеллектуальной собственности способствует созданию условий для процветания творчества и инноваций<sup>1</sup>.

Вопрос активизации инновационной деятельности актуален в связи с резким обострением конкуренции в сфере перевозок, а также с реформированием отрасли. Необходимы плодотворные идеи по совершенствованию управления перевозочным процессом, по созданию экономичной техники высокой надежности.

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.wipo.int/>

Железнодорожный комплекс всегда имел и имеет особое стратегическое значение для России. Он выступает связующим звеном единой экономической системы, обеспечивающей стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременную доставку жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов наших сограждан<sup>1</sup>.

В настоящее время для выполнения стоящих перед ОАО «РЖД» задач требуется непрерывное развитие и постоянный приток новых перспективных идей и решений. Ежегодно значительные инвестиции в рамках плана научно-технического развития направляются на разработку и внедрение в деятельность компании более эффективной железнодорожной техники и технологии, минимизацию затрат топлива и электроэнергии, снижение эксплуатационных расходов и вредного экологического воздействия<sup>2</sup>.

Интеллектуальная собственность, принадлежащая ОАО «РЖД», является важным фактором, способствующим повышению конкурентоспособности производимой продукции, товаров и услуг, мощным инструментом привлечения инвестиций.

В ОАО «РЖД» управление интеллектуальной собственностью осуществляется согласно Положению об управлении интеллектуальной собственностью в ОАО «РЖД» (далее — Положение), которое было введено распоряжением ОАО «РЖД» от 1 февраля 2007 г. № 152р. Данное Положение определяет порядок реализации единой корпоративной политики в области управления интеллектуальной собственностью в ОАО «РЖД», а также выявления, экспертизы, оформления и использования прав на результаты интеллектуальной деятельности, в том числе на товарные знаки ОАО «РЖД».

Основными *целями* управления интеллектуальной собственностью в ОАО «РЖД» согласно ст. 3 Положения являются:

- 1) повышение конкурентоспособности ОАО «РЖД» на внутреннем и международном рынках транспортных и иных связанных с ними услуг;
- 2) обеспечение защиты экономических интересов и экономической безопасности ОАО «РЖД»;
- 3) повышение уровня деловой репутации и инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД»;
- 4) ориентация научных разработок и опытно-конструкторских работ, финансируемых ОАО «РЖД», на создание высокотехнологичной конкурентоспособной продукции;
- 5) достижение максимальной коммерческой эффективности за счет применения наукоемкой продукции при реализации собственных инновационных проектов и/или ее продажи сторонним организациям;

<sup>1</sup> URL: <http://press.rzd.ru/news/>.

<sup>2</sup> URL: <http://sumip.ru/biblioteka/intellektualnaya-sobstvennost/>

б) стимулирование физических и юридических лиц к активному участию в коммерциализации интеллектуальной собственности ОАО «РЖД».

Положение раскрывает основные понятия в области правового регулирования интеллектуальной собственности: «заказчик работ», которым является ОАО «РЖД»; «исполнитель работ по договору» — физическое или юридическое лицо, производящее заказанные по договору работы; «оформление прав на результаты интеллектуальной собственности»; «охраноспособные результаты интеллектуальной деятельности»; «результаты интеллектуальной деятельности» и т. д.

Основными задачами системы управления интеллектуальной собственностью в ОАО «РЖД» являются:

1) формирование и осуществление единой корпоративной политики в области управления интеллектуальной собственностью в ОАО «РЖД»;

2) защита интересов ОАО «РЖД» в области прав на результаты интеллектуальной деятельности;

3) формирование корпоративной культуры управления интеллектуальной собственностью и подготовка в ОАО «РЖД» квалифицированного персонала в области управления интеллектуальной собственностью;

4) организация учета и анализа результатов интеллектуальной деятельности, принадлежащих ОАО «РЖД» и всех видов сделок с ними;

5) формирование имущественного комплекса ОАО «РЖД» в части нематериальных активов;

6) создание правовых и экономических условий для эффективного использования результатов интеллектуальной деятельности в ОАО «РЖД»;

7) организация и совершенствование изобретательской, рационализаторской деятельности и массового технического творчества в ОАО «РЖД».

Также на железнодорожном транспорте создана *система управления интеллектуальной собственностью* в ОАО «РЖД», в которую входят специально созданные органы управления и должностные лица, а именно:

1) старший вице-президент — главный инженер ОАО «РЖД»;

2) Управление по вопросам интеллектуальной собственности;

3) Координационный совет по вопросам управления интеллектуальной собственностью

4) начальник Управления по вопросам интеллектуальной собственности, директора ОАО «РЖД» по вопросам управления интеллектуальной собственностью;

5) рабочие органы — отделы, сектора и работники, ответственные за вопросы управления интеллектуальной собственностью в департаментах, управлениях, проектно-конструкторских и технологических бюро, Центре научно-технической информации, службах технической политики железных дорог, дорожных центрах научно-технической информации, функциональных филиалах и других структурных подразделениях ОАО «РЖД», рабочие группы.

Основной задачей при управлении интеллектуальной собственностью является *выявление результатов интеллектуальной деятельности*. Под выявлением результата интеллектуальной деятельности понимается идентификация такого результата, признаки которого соответствуют юридическим признакам охраноспособных объектов интеллектуальной собственности и в отношении которого может быть принято решение о признании прав на этот результат как объект интеллектуальной собственности, а также идентификация результатов интеллектуальной деятельности, имеющих охранной документ, но не учтенных и не числящихся на балансе учреждения<sup>1</sup>.

Результаты интеллектуальной деятельности являются одним из важнейших ресурсов, формирующих инновационный и потенциал предприятия. Не вызывает сомнения тот факт, что эффективное управление этим ресурсом является на сегодняшний момент одним из основных условий, обеспечивающих конкурентоспособность предприятия<sup>2</sup>.

Согласно Положению результаты экспертизы по выявлению результатов интеллектуальной деятельности могут быть разделены на следующие группы:

1) способные к правовой охране результаты интеллектуальной деятельности, которые целесообразно защитить патентом на изобретение, полезную модель, промышленный образец, свидетельством о регистрации программы для ЭВМ, базы данных, топологии интегральных микросхем, товарного знака;

2) результаты интеллектуальной деятельности, которые целесообразно защитить в режиме коммерческой тайны;

3) результаты интеллектуальной деятельности, имеющие охранные документы или охраняемые в режиме коммерческой тайны;

4) результаты интеллектуальной деятельности, правовая охрана которых нецелесообразна;

5) результаты интеллектуальной деятельности, не подлежащие правовой охране.

Управление по вопросам интеллектуальной собственности анализирует поступившие сведения о выявленных результатах интеллектуальной деятельности, согласовывает целесообразность оформления прав и наиболее оптимальные виды правовой охраны с причастными департаментами (управлениями) и организует подготовку материалов для Координационного совета, в компетенции которого находится принятие решений о целесообразности правовой охраны и вовлечении результатов интеллектуальной деятельности в хозяйственный оборот. В случае необходимости Управление по вопросам интеллектуальной собственности привлекает к

<sup>1</sup> URL: <http://www.rbis.su/>

<sup>2</sup> Карпова Т. С. Некоторые аспекты управления интеллектуальной собственностью в России // Современные проблемы науки и образования. 2007. № 6. С. 64—67.

подготовке материалов, представляемых в Координационный совет, сторонние организации на договорных условиях.

Однако ОАО «РЖД» понимает, что авторы результатов интеллектуальной деятельности нуждаются в поощрении своего труда, поэтому отдельной главой Положения является глава «Стимулирование интеллектуальной деятельности». Формами стимулирования творческой активности при создании результатов интеллектуальной деятельности, права на которые принадлежат ОАО «РЖД», являются различные меры поощрения авторов и лиц, содействовавших созданию и использованию этих результатов.

Стимулирование авторов осуществляется путем выплаты вознаграждения, а также другими видами поощрений ОАО «РЖД» по вопросам интеллектуальной собственности. Следует понимать, что вознаграждение за результат интеллектуальной деятельности выплачивается автору лишь тогда, когда результат интеллектуальной деятельности признается полезным и используется ОАО «РЖД» в своей деятельности.

Процесс управления интеллектуальной собственностью в ОАО «РЖД» можно представить следующим образом:

1) правовая охрана созданных результатов научно-технической деятельности;

2) регулирование вопросов распределения прав в ходе реализации совместных инновационных проектов;

3) совершенствование нормативно-правовой базы по вопросам охраны и использования результатов интеллектуальной деятельности;

4) определение патентоспособности и конкурентоспособности результатов интеллектуальной деятельности;

5) оценка возможности использования РИД в собственном производстве или иного распоряжения интеллектуальными правами;

6) подготовка предложений по созданию результатов интеллектуальной деятельности и их коммерческому использованию;

7) стоимостная оценка результатов интеллектуальной деятельности для включения их в состав нематериальных активов;

8) подготовка и проведение мероприятий, направленных на борьбу с контрафактом и защиту прав организации в сфере интеллектуальной собственности.

В ОАО «РЖД» процесс управления интеллектуальной собственностью упорядочен и уже многие годы действует безошибочно, не лишним будет представить поэтапно расписанную систему управления, чтобы понимать, как действовать тем компаниям, которые только выходят на российский рынок.

С нашей точки зрения, данный процесс должен содержать следующие этапы:

1) изучение рынка интеллектуальной собственности;

2) определение стратегии управления объектами интеллектуальной собственности на предприятии;

3) выявление потенциально охраноспособных результатов интеллектуальной деятельности путем инвентаризации интеллектуальной собственности предприятия;

4) приобретение прав на интеллектуальную собственность;

5) формирование портфеля объектов интеллектуальной собственности;

6) обеспечение правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности;

7) стоимостная оценка объектов интеллектуальной собственности и постановка на учет;

8) мотивация участников процесса создания объекта интеллектуальной собственности;

9) стоимостная оценка потенциала коммерциализации объектов интеллектуальной собственности;

10) коммерциализация объектов интеллектуальной собственности;

11) возврат инвестиций, поиск средств для создания новых результатов интеллектуальной деятельности.

Таким образом, на основе анализа локальных нормативных правовых актов ОАО «РЖД», регламентирующих управление интеллектуальной собственностью, можно сделать вывод о том, что на железнодорожном транспорте создан и функционирует особый правовой режим создания и использования объектов права интеллектуальной собственности, а также созданы специальные органы и должностные лица, непосредственно управляющие интеллектуальной собственностью (координационный совет, главный инженер ОАО «РЖД», Управление по вопросам интеллектуальной собственности и пр.).

### **Литература**

1. Гражданское право : учебник / отв. ред. Е. А. Суханов. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : БЕК, 1998.

2. Карпова, Т. С. Некоторые аспекты управления интеллектуальной собственностью в России / Т. С. Карпова // Современные проблемы науки и образования. — 2007. — № 6. — С. 64—67.

3. URL: <http://www.wipo.int/> — сайт Всемирной организации интеллектуальной собственности.

4. URL: <http://press.rzd.ru/news/> — Пресс-центр ОАО «РЖД».

5. URL: <http://sumip.ru/> — Интеллектуальная собственность в России и за рубежом.

6. URL: <http://www.rbis.su/> — Сайт Российской библиотеки интеллектуальной собственности.

## 120 лет МИИТу

УДК 656.2

© Духно Николай Алексеевич

— доктор юридических наук, профессор,  
директор Юридического института Московского государственного  
университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)

### К 120-ЛЕТИЮ ВЕДУЩЕГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗА

**Аннотация.** Второй по времени создания железнодорожный вуз, который с начала 1920-х гг. стал известным — МИИТ — в этом году отмечает 120-летие. На всем пути своего развития он был первым, кто осваивал новые, востребованные транспортной практикой специальности. В текущем году МИИТ вернул свое исторически важное название, с гордостью представляя себя Московским университетом путей сообщения Императора Николая II. Университет, продолжая традиции, неустанно ведет большую работу по разработке новых образовательных программ, совершенствованию методик воспитания специалистов с гибким, творческим мышлением, способных работать в сложной системе транспортного комплекса.

**Ключевые слова:** МИИТ и его развитие; транспортный вуз; традиции; ученые; учебные корпуса; новые специальности; выпускники; история развития вуза; правовые знания.

© Duhno Nikolay

— doctor of juridical sciences, professor,  
director of the Law Institute of the Moscow state transport  
University of Emperor Nicholas II (MIIT)

### FOR THE 120TH ANNIVERSARY OF THE LEADING TRANSPORT UNIVERSITY

**Abstract.** The second time the establishment of a railway University, who since the beginning of the 1920s became known — MIIT — this year celebrates the 120th anniversary. On all way of its development he was the first who mastered the but-tions demanded by the transportation practice specialty. This year, the MIIT has returned its historical name, with pride of itself, taking note of the Moscow transport University of Emperor Nicholas II. University, continuing the tradition of tirelessly carries out extensive work on the development of new educational

programs, improving the methods of education of specialists with flexible, creative thinking, able to work in the complex system of the transport complex.

**Keywords:** MIIT and its development; transport University; traditions; academic; academic buildings; new professions; graduates; history of the development of the University; legal knowledge.

---

В год чествования своего 120-летия головной, идущий впереди всех транспортных вузов Московский государственный университет путей сообщения с торжеством и гордостью проявляет свои достойные внимания успехи. Сложившийся, окрепший на вековых традициях, устойчивый коллектив вуза с особым вниманием чтит яркие заслуги прошлых поколений, вложивших кропотливый труд в становление железнодорожного образования. Оно стало основой плодотворного развития транспортного образования в России. Сегодня в системе железнодорожного просвещения университетом ведется подготовка специалистов, востребованных для проектирования, конструирования, строительства и эксплуатации железных дорог, тесно связанных со всеми существующими в России видами транспорта.

К воспитанию специалистов коллектив университета подходит ответственно, понимая высокую важность каждого выпускника в сложном железнодорожном деле, выражающем острую борьбу за конкурентную способность, привлекательность и безопасность всей работы железнодорожной отрасли. Студенты вуза обучаются в обстановке, где каждый находит понимание, что специалист транспорта обязан быть хорошо воспитан, быть высоконравственным, иметь крепкую волю, гибкий разум, уметь плодотворно работать в коллективе и быть способным качественно выполнять свою работу, проявляя усердие и трудолюбие. Такие профессиональные качества необходимы для достижения высоких результатов, удовлетворяющих потребность всех клиентов, нуждающихся в транспортных услугах.

Вуз сохранил старую аббревиатуру «МИИТ», выражающую начальными буквами его наименование — Московский институт инженеров транспорта. Эта аббревиатура берет свое начало с 19 октября 1924 г., когда Московский институт инженеров путей сообщения, объединившись с Высшими техническими курсами при НКПС СССР, стал именоваться Московским институтом инженеров транспорта (МИИТ). Ставшее сияющим название, трогающее душу каждого транспортника, оказалось настолько удачным, что для всех поколений МИИТ остается любимым, и ни у кого не возникает желания забыть его, без ощущения символа веры в величие славного вуза. Коллектив вуза одним из первых откликнулся на возникшую потребность в подготовке специалистов высокого уровня в разных видах транспорта. Это стремление ученых МИИТа стало его одной из главных традиций, пе-



реходя от одного поколения к другому, свято храня и приумножая заветы предшествующих коллективов, объединенных любовью к своему вузу.

В феврале 2016 г. университету возвращено изначальное его наименование, воплощенное в термине «Императорский», подтверждающем особый вид вуза, с исключительными возможностями в подготовке специалистов транспорта. С инициативой вернуть МИИТу его историческое название, воплощающее величие вуза, выступил ректор Борис Алексеевич Левин. Ректорат, а затем и коллектив его поддержали, и дело оставалось только за процедурой. Исторические страницы свидетельствуют о роли императорской воли к становлению транспортного образования и личном участии Николая II в создании Московского железнодорожного вуза, который в последующем стал МИИТом.

Созданное по Указу Николая II Московское инженерное училище с 5 июня 1896 г. именуется Императорским. 18 января 1914 г. институту было присвоено имя Императора Николая II. Император с глубокой заинтересованностью оценивал все, что было связано с развитием железных дорог России. Не взошедшему еще на престол, ему, как наследнику, Александр III дал поручение председательствовать в Комитете Сибирской железной дороги, который был призван организовать и вести строительство сплошной, через всю Сибирь, железной дороги. Будущий император с поставленной задачей справлялся успешно. По скорости строительства, объемам произведенных работ, суровости природных условий, протяженности Транссибирская магистраль не знала себе равных в мире<sup>1</sup>. В этот юбилейный год давнишний, богатый традициями вуз России вернул свой титул, выражающий высокую степень признания в деле воспитания кадров, и стал называться «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II».

Возвращая МИИТу имя Императора Николая II, коллектив университета призадумался, желая ощутить значение царствовавшего императора в становлении железнодорожного образования. Исторические факты свидетельствуют о том, что Николай II, являясь просвещенным человеком, лично сам проявлял живой интерес к развитию образования в России, указывая пути и способы повышения образованности народа, поручая ответственным лицам воплощать их в жизнь. Когда в 1902 г. Министром народного просвещения назначался Григорий Эдуардович Зенгер, до этого уже известного как видного филолога, члена-корреспондента Петербургской академии наук и государственного деятеля, Император лично ему написал письмо, которым определялись дальнейшие пути движения образовательных реформ в России: «...Прежде всего подтверждаю Мое требование, чтобы в школе с образованием юношества соединялось воспитание его в духе веры, преданности престолу и отечеству и уважения к семье, а также заботы о том, чтобы с умственным и физическим развитием молодежи

<sup>1</sup> Инженеры путей сообщения. М.: Путь Арт, 2003. С. 292—293.

приучать ее с ранних лет к порядку и дисциплине. Школа, из которой выходит юноша с одними лишь курсовыми познаниями, не сродненный религиозно-нравственным воспитанием с чувством долга, дисциплиной и с уважением к старшим, не только не полезна, но часто вредна, развивая столь пагубное для каждого дела своеволие и самомнение. Для указанной Мною цели следует немедленно позаботиться о том, чтобы постепенно в столицах и губернских городах были устроены воспитательные пансионы при средних учебных заведениях, строго подбирая для воспитательного дела наилучших людей, не допуская к нему лиц, не подготовленных к указанным Мною задачам. Вместе с тем Я считаю необходимым разработку вопроса о лучшем материальном обеспечении лиц, призванных нести учебную и воспитательную службу. Относительно устройства школы Я желаю, чтобы она была трех разрядов: низшая с законченным курсом образования, средняя школа разных типов также с законченным образованием и средняя с подготовительным для университета курсом школы. Что касается университетов, то после печального опыта минувших лет Я ожидаю от учебной администрации и профессоров сердечного и предусмотрительного участия к духовному миру вверенной их попечениям молодежи. Да помнят они, что во всех случаях сомнений, борьбы и увлечений молодежь вправе искать и находить в своих руководителях недостающих ей опыта, стойкости убеждений и сознания зависимости иногда целой жизни от одной минуты безрассудного увлечения. Родительскому сердцу Моему было отрадно узнать, что значительное большинство студентов в конце нынешнего учебного года в самостоятельном сознании своего долга вернулись к учебным занятиям и порядку.

Я хочу верить, что после летнего отдыха и успокоенного обращения к своей совести, а также под благотворным влиянием родителей и близких, учащая молодежь внемлет Моему голосу, призывающему ее вместе со всеми Моими верноподданными под сень труда и законности. Беспорядкам, позорящим науку и университеты, которыми в прежнее время справедливо гордилась Россия, и губящим столько дорогих отечеству и Мне молодых жизней, должен быть, во благо вверенного Мне Богом народа, положен конец»<sup>1</sup>. Наставления, данные Императором министру народного просвещения более 100 лет тому назад, остаются актуальными и в наши дни, для того чтобы все реформаторы нашего образования прониклись истинным содержанием и сущностью просвещения. Истоки, место, где начинается формирование образованности, находятся в семье и в школе. Новое поколение молодежи желает получить в школе не только знания, но и умения давать им объективную оценку. Если школьник под давлением всей школьной системы вынужден усваивать непонятные ему сведения,

<sup>1</sup> URL: [http://elib.gnpbu.ru/textpage/download/html/?book=rozhddestvensky\\_istoricheskiy-obzor-deyatelnosti\\_1902&bookhl](http://elib.gnpbu.ru/textpage/download/html/?book=rozhddestvensky_istoricheskiy-obzor-deyatelnosti_1902&bookhl). *Рождественский С. В.* Исторический обзор деятельности Министерства народного просвещения 1802—1902 гг. СПб., 1902. С. 703—704.

которые подлежат обязательному изучению, но никто не знает, зачем они нужны и правильно ли они отражают окружающую нас действительность, то при таком обучении мало вероятно, что мы воспитаем личность с высокими нравственными правилами поведения. Школа может воспитать человека с высоким нравственным мировоззрением, когда обучение будет происходить на объективных сведениях, когда станет возможным изучать то, что развивает личностный интерес к определенному виду деятельности, когда ученика будут учить искать нужное ему знание, необходимое ему для развития своих индивидуальных способностей. Наполненный разум школьника знанием, которое он не умеет и не желает оценить и не знает, что с ним делать, не способствует формированию устойчивого нравственного мировоззрения. Школа обязана готовить новое поколение к умениям жить в обществе, поддерживая и развивая традиции прошлых поколений. Каждый школьник должен быть научен умениям выбирать свою любимую профессию. В этих требованиях выражается многолетняя заботливая работа многих, кто стремился развивать железнодорожный транспорт и чувствовал потребность обогащать его хорошо подготовленными специалистами, понимающими его сложную специфику, с любовью воплощая свои профессиональные умения для достойной работы железных дорог.

Становление железнодорожного образования проходило под влиянием заботы о развитии общего образования и ориентации его на продолжение обучения в различных профессиональных учебных заведениях, которые создавались для подготовки специалистов железнодорожного транспорта. Были общеобразовательные школы железнодорожной направленности. Выпускники таких школ осознанно поступали в различные профессиональные железнодорожные учебные заведения. Это были технические училища, или техникумы, или вузы. В таком порядке шло и развивалось образование со середины XIX в. Традиции такой преемственности пытаются сохранить и в наше время, но они приобретают новое очертание. МИИТ, укрепляя связи с общеобразовательными школами, ведет и совершенствует работу по профориентации школьников, изъявивших желание учиться по железнодорожным профессиям. Для учеников школ создаются условия, при которых они получают возможность посещать МИИТ, осматривать специализированные аудитории, кабинеты, лаборатории, насыщенные техническими средствами, отражающими сущность железнодорожной деятельности. Школьники, общаясь с преподавателями, наблюдая студенческую жизнь, наполняют свой разум новым знанием, оживляющим их сознание, которое дает возможность формировать убеждение о правильности выбора своей профессии. Выпускник школы, прошедший путь профессиональной ориентации и определивший свою будущую профессию, поступив в МИИТ, учится с интересом, проявляя желанную активность в научной деятельности, развивает творческие способности, формирует крепкие профессиональные знания. И главное, что следует отметить, та-

кой студент с глубоким пониманием приобретает умения и способности, необходимые к плодотворной работе в многоотраслевой транспортной деятельности.

МИИТ, пройдя сложный путь развития в советское время, постоянно стремился развиваться на основе нового передового знания, совершенствуя подготовку специалистов, внедряя новые образовательные программы, воплощая высокую науку в практику работы железных дорог. К началу 1990-х гг., в эпоху начала перестройки железнодорожный транспорт являлся ведущей частью транспортной системы страны. По грузообороту железные дороги традиционно занимали первое место. В России железные дороги стало принятым считать, как основу всей транспортной системы страны. Преимущества железных дорог над другими видами транспорта стали возможными благодаря усердной, трудолюбивой работе специалистов, получивших железнодорожное образование и впитавших традиции прошлых поколений, всегда стремившихся к новым, передовым методам работы. В подготовке специалистов для плодотворной работы в сфере железнодорожного транспорта большой вклад внес МИИТ. С усердием университет трудится по совершенствованию существующих и созданию новых образовательных программ, на основе которых возможно готовить новое поколение специалистов, востребованных транспортной отраслью.

Коллектив МИИТа всегда ощущал рождающуюся потребность в подготовке новых специалистов, необходимость в которых возникала под влиянием развивающейся транспортной отрасли. Наряду с вдумчивой заботой о совершенствовании железнодорожного образования, МИИТ способствовал развитию других транспортных вузов в эпоху индустриализации страны и связанного с ней роста специалистов. Развитие промышленности и транспорта стали основными факторами, побуждающими расширение возможностей в подготовке новых востребованных специалистов.

В 1930 г. на базе водного факультета МИИТ был создан Ленинградский институт водного транспорта, к которому примкнул и водный факультет Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта.

Стоит припомнить, как ученые МИИТа и подготовленные им специалисты в 1930-е гг. с особым усердием готовили и внедряли в жизнь новые проекты строительства Канала им. Москвы и другие, нужные Отечеству, объекты. Один из выпускников водного факультета МИИТ 1928 г. А. Н. Комаровский с 1931 по 1936 гг. занимал ответственные руководящие должности при строительстве водного Канала и был удостоен высоких государственных наград. В последующем, как опытного специалиста и умелого руководителя, его назначили заместителем народного комиссара морского флота СССР по строительству, где А. Н. Комаровский вносил значительный вклад в индустриализацию страны. Это лишь один яркий штрих, рисующий плодотворную работу МИИТа по воспитанию крепких специалистов, как для работы в гидротехнической сфере, так и в других отраслях.

В 2012 г. была опубликована интересная и полезная, с воспитательной окраской и привлекающей к себе особое внимание работа, подготовленная профессором Б. А. Лёвиным и доцентом Т. А. Скрябиной: «Знаменитые выпускники МИИТа»<sup>1</sup>. Она готовилась в честь исполнившегося к тому времени 115-летия, с заботливым трудом, отыскивая и упоминая видных воспитанников авторитетного железнодорожного вуза. МИИТ справедливо называют кузницей кадров. Имена обозначенных выпускников и тех, кто остался не упомянутым, по разным причинам прославили МИИТ, проявляя свою высокую образованность, ставшую основой великих свершений в их неутомимой профессиональной деятельности во благо нашего Отечества.

В 1931 г. на базе автодорожного факультета МИИТа и при участии высшей автомобильной школы Цудортранса был создан Московский автомобильно-дорожный институт (МАДИ). В этом же году на научной и учебной базах МИИТ формируются самостоятельные новые вузы, такие, как: Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта, Московский эксплуатационный институт инженеров железнодорожного транспорта, Московский институт инженеров нового строительства. В этом процессе МИИТ стал заметным как преимущественный вуз, на основе которого можно было формировать другие образовательные организации, придавая им самостоятельность и уверенность в подготовке нужных для страны профессиональных кадров, потребность в которых росла.

15 июня 1933 г. в МИИТе создается экономический факультет для подготовки экономистов, способных к работе в сфере железнодорожного транспорта. Железные дороги стали оказывать заметное влияние на экономику страны. Перевозочные процессы и связанные с ними другие виды железнодорожной деятельности нуждались в обслуживании экономистами, хорошо владевшими экономическими знаниями, с ясным пониманием всех особенностей и специфики железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт все заметнее стал влиять на экономику страны. Перевозка больших масс грузов и удобное средство сообщения ставили железные дороги в зависимость от умелой работы экономистов. От них требовались не только экономические знания, но и знания, ориентированные на всю сложную специфику железнодорожного транспорта. Ученые МИИТа смогли разработать и внедрить новые методики подготовки экономистов, способных выполнять работу по решению экономических транспортных проблем.

В 1954 г. в МИИТе создается «Энергетический» факультет и факультет «Электрификация железных дорог». Потребность в этих структурах возникла в связи с растущими задачами по электрификации железных дорог, где нужны были высококвалифицированные специалисты. Железнодоро-

<sup>1</sup> URL: <http://scbist.com/xx1/30992-09-2012-znamenitye-vypuskniki-miita.html>.

рожный транспорт начал переходить на прогрессивные виды тяги, экологически более чистые и способные перевозить большегрузные составы.

С 1958 г. подготовка экономистов, ориентированных на работу в области железнодорожного транспорта, значительно укрепляется; в МИИТе создается инженерно-экономический факультет, растет число ученых-экономистов, формируются новые кафедры, объединяющие научные, методические и учебные силы, достаточные для подготовки специалистов экономической направленности.

В 1993 г. МИИТ стал Московским государственным университетом путей сообщения и продолжил свое развитие на пути подготовки современных специалистов, в том числе и гуманитарного направления, востребованных железными дорогами. МИИТ первым из всех транспортных вузов, ощутивших необходимость правовых знаний в содержании профессиональных знаний работников многоотраслевой транспортной сферы деятельности, приступил к подготовке специалистов нового поколения. В университете появляются новые специальности. Стали готовить специалистов по новым профессиям, востребованным в условиях рыночной экономики, под влиянием которой начался процесс реформирования железнодорожной отрасли. Коллектив МИИТа, обладая большим опытом работы в воспитании специалистов, чувствовал востребованность новых знаний, к которым рос интерес, стремившихся к образованности людей. В числе других знаний особо остро ощущалась потребность в правовых знаниях, выражающих особенности рыночных отношений, которые начали вытеснять административно-командные отношения.

Никого не оставляют равнодушными реставрированные в 2000 и 2001 гг. учебные корпуса МИИТа. С особой заботой и мастерством восстановлены имеющие историческую ценность козырьки с фигурными кронштейнами у парадного входа первого главного учебного корпуса. В художественном отношении искусно подобраны цвета фасадов учебных корпусов. Чуткие и талантливые руководители университета и опытные специалисты позаботились над тем, чтобы учебным корпусам, построенным в конце XIX столетия, придать их первоначальный, привлекательный вид. Сохранившаяся белая мраморная лестница первого главного учебного корпуса, ведущая на этажи, где размещены зал торжеств, кабинеты ректора и проректоров, учебные аудитории, знаменуют собой славу прошедших времен. Пройдешь по коридорам, заглянешь в библиотеку с изящными дубовыми полками, наполненными редкими книгами, и чувствуешь легендарность великих ученых, знаменитость достойных выпускников, что вдохновляет плеяду новых поколений, которые, ощущая историческое прошлое, наполняют свои чувства радостью, вызывающую к новым успехам главного транспортного вуза. Радует глаз отремонтированные аудитории и все другие внутренние помещения университета, выразительно напоминая всю торжественность образовательного процесса, в котором непременно оставляет свой след приятный облик, чистота, уют, тонко

влияющий на формирование культурного мировоззрения студентов и преподавателей.

В 2006 г. МИИТ стал самым крупным университетским комплексом в системе транспортных вузов России, объединив в своей структуре техникумы и другие железнодорожные учебные заведения, преобразовав их в свои филиалы. Университет значительно вырос, изменилась его структура, более совершенной стала система управления вузом, увеличился объем договорной науки, что подтверждает востребованность транспортной практикой в университетском фундаментальном теоретическом потенциале. Расширилась возможность в реализации многоуровневой системы подготовки специалистов.

По своим масштабам университет стал самым крупным транспортным вузом России. В нем плодотворно трудится большинство ученых, владеющих теоретическими знаниями по транспортным специальностям и хорошо осведомленных проблемами практики. По специфике, ориентированной на особенности транспортного комплекса, научному уровню знаний, эти ученые представляют большую интеллектуальную ценность для России. На высокой научной основе готовятся и воплощаются в учебный процесс самые разнообразные образовательные программы, удовлетворяющие спрос широкого круга работодателей. Выпускники МИИТа высоко ценятся и не испытывают проблем при устройстве на работу.

1990-е гг. ознаменовались коренными переменами для нашей страны. Россия, как и другие республики СССР, стала самостоятельным государством, в котором начали формироваться рыночные отношения. Эти новые обстоятельства побудили вузы к поиску освоения новых профессий и новых методик обучения для подготовки специалистов, способных успешно работать в рыночных экономических отношениях. МИИТ стал первым транспортным вузом, заметившим значение правовых знаний в новых профессиях, в новой жизни железнодорожного транспорта. В университете создали Юридический институт, истоки которого берут свое начало с 1992 г. В наши дни МИИТ обучает студентов и работников железных дорог транспортному праву, основному регулятору формирующихся транспортных отношений. Правовые знания стали связующим элементом профессиональных знаний каждого работника транспорта. Право — это основа порядка, при котором образуются гарантии безопасности транспорта и плодотворного его развития. Право аккумулировало в своем содержании все жизненно важные правовые идеи, правовые принципы, правовые обычаи, правовые нормы, определяющие общечеловеческие правила поведения, и которые должны стать обязательными в пределах прав и обязанностей человека и специалиста.

Взяв на себя ответственность, работник транспорта обязан понимать, что он становится субъектом источника повышенной опасности и от его поведения зависит надежность безопасности на транспорте. Право формирует мировоззрение человека, убеждающее его понимать, что ему мож-

но и чего нельзя делать. Правовая убежденность или высокое правосознание гарантируют устойчивый правопорядок. Это то состояние складывающихся отношений, при которых транспорт нормально функционирует в безопасной обстановке. Замечая высокую значимость права в обеспечении безопасности на транспорте и в создании благоприятных условий его функционирования, ученые МИИТа постоянно, на протяжении почти четверти века, разрабатывают и совершенствуют методики обучения всех, кто стремится работать в сфере транспорта или уже трудится там, чтобы каждого из них насытить нужным правовым знанием. Только на основе правового знания можно научиться давать правильную оценку законам или иным правовым нормативным актам, предписания которых являются обязательными для исполнения в работе. Горько наблюдать последствия происшествий на транспорте, причинами которых являются действия работников, не соответствующие нормативным правовым требованиям. Низкая правовая культура, отсутствие понимания того, что только на основе правовых знаний, сочетающихся с профессиональными знаниями, можно дать правильную оценку законам, инструкциям, положениям, требованиям которых являются обязательными к их применению. Правовые знания формируют убеждения о правилах поведения каждого работника транспорта, именно того поведения, которое и обеспечивает безопасность на транспорте, предупреждая и предотвращая происшествия.

В университете сложился коллектив на богатых исторических традициях, в основе которых лежит постоянное стремление к новым научным знаниям и большое желание соединить их с транспортной практикой. Эти два направления образуют возможность совершенствовать образовательные программы, внедрять новые технические средства обучения, формировать передовые методики подготовки специалистов для транспорта.

С большой озабоченностью и трудолюбием непрерывно идет поиск новых профессий, которые, с одной стороны, необходимы работодателям в условиях динамично меняющихся рыночных отношений, где заметно возрастает потребность в управленческих профессиях, тесно связанных с правовыми, экономическими и управленческими знаниями, интегрированными со спецификой транспортной отрасли. С другой стороны, каждая новая профессия должна базироваться на фундаментальных теоретических знаниях. Они образуют основу формирования профессиональных знаний.

Разработкой теоретических знаний занимаются кафедры. Практические подразделения транспорта не приспособлены для разработки научных, теоретических знаний из-за загруженности в решении практических задач и отсутствия навыков владения методологией научных исследований. Но практика всегда корректирует научные знания. Это обстоятельство и диктует необходимость включать в учебный процесс опытных практиков, а также предоставлять широкую возможность студентам проходить практику на самых передовых участках транспортной деятельности.



Ощущая большую потребность транспортной отрасли в специалистах с крепким правовым знанием, Юридический институт ведет научную работу по разработке проекта нового Федерального государственного образовательного стандарта «Правовое обеспечение транспортной деятельности». Стандарт новой специальности готовился учеными правовых кафедр Юридического института МИИТа. Разработчики учли все потребности практики, и опираясь на фундаментальные теоретические положения правовой доктрины, правовые концепции, правовые принципы, правовые идеи, заботливо направляя их сущность на удовлетворение законных потребностей транспорта. Проект стандарта прошел многостороннюю апробацию. Стандарт неоднократно представлялся на публичное обсуждение в разные научные, общественные сообщества. Широкое обсуждение проекта проходило в различных транспортных структурах.

5 февраля 2015 г. Юридический институт МИИТа организовал и провел научно-практическую конференцию «Актуальные проблемы формирования профессионально-правовой культуры студентов транспортных вузов», где широкой дискуссии подверглись все основные элементы проекта стандарта новой специальности. На конференции признали, что специальность «Правовое обеспечение транспортной деятельности» является крайне необходимой для совершенствования всей работы транспорта. Новые специалисты с прочными правовыми знаниями окажут существенное влияние на повышение качества работы всех транспортных структур и будут создавать более надежные условия по обеспечению безопасности на транспорте.

В апреле 2015 г. Юридический институт организует и проводит круглый стол «Профессиональная карьера: ресурсы — планирование — развитие», предоставляя широкую возможность в обсуждении проекта стандарта. Участники круглого стола, представители вузов, организаций, предприятий, представители органов исполнительной власти и правоохранительных органов одобрили проект новой специальности.

На заседании рабочей группы по модернизации отраслевого образования, организованного Московским государственным университетом путей сообщения 20 ноября 2015 г., прошло глубокое обсуждение проекта стандарта с широким участием представителей транспортных вузов, работодателей, экспертов в сфере юридического и транспортного образования и иных заинтересованных лиц. Авторитетные участники рабочей группы единодушно поддержали проект нового стандарта и приняли решение о включении его в процедуру для направления в Минобрнауки России. В конце декабря 2015 г. проект стандарта был направлен в Министерство, который его принял.

После первичной оценки проект стандарта с 15 по 29 января 2016 г. был размещен на сайте Минобрнауки России с целью ознакомления и рассмотрения его широкими общественными кругами, заинтересованными организациями и гражданами. За короткий период времени откликнулись

многие организации и граждане, которыми проект был воспринят с восторгом, с подтверждением необходимости подготовки специалистов по новому стандарту «Правовое обеспечение транспортной деятельности». За это время на него поступило 20 положительных письменных отзывов от самых разных транспортных организаций, и более 100 одобрений от различных физических лиц.

По установленной процедуре Министерство направило проект представленного стандарта в три независимые организации для получения заключения от каждой. Все три организации, в числе которых оказались, ОАО «Трансойл», Московское межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета РФ, Центр организации закупочной деятельности ОАО «РЖД», дали на проект стандарта обоснованные положительные заключения.

Успехи в обсуждении проекта стандарта укрепляют веру в то, что новый стандарт по специальности «Правовое обеспечение транспортной деятельности» будет принят, и все структуры емкого транспортного комплекса смогут обогатить свои кадры новыми специалистами, владеющими крепкими правовыми знаниями, необходимыми для достойной, безопасной работы всех видов транспорта. Надежда на успех подкрепляется еще и тем, что 12 апреля 2016 г. на заседании Координационного совета по транспортному образованию при Минтрансе России, Министр транспорта М. Ю. Соколов особенно подчеркнул, что создание спектра направлений подготовки по всем смежным специальностям в последние 20 лет является важным достижением отраслевого транспортного образования. Министр транспорта заверил, что подготовка специалистов по юриспруденции, таможенному делу должна быть обязательно продолжена. Кроме того, было отмечено, что специалистов по экономике следует продолжить готовить в системе транспортного образования.

Принятие нового стандарта окажет существенное влияние на подготовку специалистов с правовым знанием, интегрированным со спецификой транспортного комплекса, чтобы укрепить безопасность на транспорте и обеспечить порядок, при котором каждый желающий сможет получить качественные транспортные услуги.

МИИТ стал главной силой, созидающей развитие транспортного образования. Всякий раз, когда возникала потребность в воспитании новых специалистов, диктуемая появляющимися обстоятельствами, МИИТ оказывался первым из тех, кто чувствовал новые потребности и всегда имел желание, возможность в подготовке и реализации новых образовательных программ. Особо ярко и ощутимо МИИТ проявил себя в своевременной, правильной оценке рыночных отношений, когда появились иные условия для освоения тех специальностей, которые стали востребованными в рыночной экономике, в орбиту которой вошел весь транспортный комплекс. В этой новой обстановке требовалось не только совершенствование существующих специальностей, но остро стали нужны специалисты с право-

вым и с иными гуманитарными знаниями. Много было тех, кто всячески, не вникая в сущность, препятствовал освоению специальностей с правовым знанием, ошибочно относя их к «непрофильным», но практика, корректирующая путь развития вуза, подтвердила правильность выбранного МИИТом направления. Экономические, гуманитарные и особенно правовые знания стали наполнять профессиональные знания специалистов, прививая им способности успешной работы в обстановке новых экономических отношениях. Многие осознали, что современный специалист обязан уметь четко выполнять свою работу, опираясь на правовые знания, устанавливающие то оптимальное поведение, при котором профессиональная деятельность обеспечивает безопасность и привлекательность транспорта. Воспитуемые в МИИТе специалисты с правовыми знаниями стали широко востребованными в многоотраслевой транспортной деятельности.

**Владимир Егорович Суденко**

МИИТ, МИИТ — все пред тобой трепещут  
Студенты, преподады и даже доктора.  
Глаза абитуриентов ярко блещут  
И их родителей. Но нам сказать пора,

Что трепет пред МИИТ — от уваженья,  
От уважения не только россиян,  
Узнав про глубину в МИИТе обученья  
Пришли сюда студенты многих стран.

Давно то было, хоть и не виновен,  
Ему сказали, ты Борис не прав.  
Пусть тот не прав, но ректор Борис Левин,  
Мы знаем твердо — многократно прав.

Наш ректор прав — науку продвигая,  
И что МИИТ для всех стал образцом,  
Что даже в дальнем Заполярном крае  
Ямал-дороги крестным стал отцом.

Наш ректор прав, мальчишек и девчонок,  
Здесь учат свою Родину любить,  
Железные дороги учат строить,  
Ведь без ЖД России не прожить.

Служа МИИТу — ректор наш счастливый,  
Богат душою, не пенсионер,  
А внутренне — чертовски он красивый,  
И ставим мы его себе в пример.

Служить МИИТу — для ученых лестно,  
Не лозунги в нем ценятся — дела,  
А потому-то здесь сказать уместно —  
Еще МИИТу орден дать пора.

В МИИТе много академий, центров  
И институтов — важен их статУт.  
Для РЖД здесь кузница резервов.  
И здесь любимый наш — Юринститут.

Не только бакалавров в нем готовят.  
Специалистов знающих куют,  
Эксперты доказательства находят,  
Любую экспертизу проведут.

Академии, центры, институты,  
Все это наш родной университет.  
Зайдите к нам — здесь наши атрибуты,  
На входе — первый — бронзовый студент.

Сто двадцать лет — не так это и много  
Ведь это только два по шестьдесят  
Перед МИИТом долгая дорога  
Будет и двести и двести пятьдесят.

Вы не судите строго выступленье,  
Будьте гуманней — я же не пиит,  
Но с гордостью, с глубоким уваженьем  
Мы скажем всем — **ДА ЗДРАВСТВУЕТ МИИТ!**

## История строительства железных дорог

УДК 656.2

© Петров Юрий Иванович

— кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II  
(petrov52@ro.ru)

### ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ В ПОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД

**Аннотация.** В статье рассматривается политика, проводимая правительством России в области строительства железных дорог и их эксплуатации в пореформенный период. Приводятся взгляды императоров Николая II и Александра II, а также видных государственных деятелей и ведущих специалистов на железнодорожное строительство в России. Показаны значение и роль железных дорог для Российского государства с его климатом и обширной территорией. Рассматривается деятельность Особой комиссии по выработке принципов железнодорожной правительственной политики. Раскрываются пути финансирования частного железнодорожного строительства и негативные стороны деятельности Главного общества российских железных дорог. Показана роль П. П. Мельникова, первого министра путей сообщения в развитии сети железных дорог в России. Рассматриваются отношение по продаже казенных железных дорог министра финансов М. Х. Рейтерна и министра путей сообщения П. П. Мельникова.

**Ключевые слова:** история, железные дороги, транспорт, реформа, политика, строительство железных дорог, М. Х. Рейтерн, П. П. Мельников, казенные дороги, частные дороги.

© Petrov Yurii

— candidate of historical sciences, associate professor, professor of «Customs law and customs» Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II ([petrov52@ro.ru](mailto:petrov52@ro.ru))

### GOVERNMENT POLICY IN THE FIELD OF RAILWAY CONSTRUCTION IN RUSSIA IN THE POST-REFORM PERIOD

**Abstract.** The article discusses the policies pursued by the government of Russia in the field of railway construction and their exploitation in the

post-reform period. Are the views of the Emperor Nicholas II and Alexander II, as well as the prominent statesmen and leading experts on railway construction in Russia. Shows the importance and the role of Railways for the Russian state with its climate and vast territory. Discusses the activities of the Special Commission on elaboration of principles of railway of the government policy. Reveals ways of private funding of railway construction and negative aspects of the activities of the Main society of Russian railroads. Shows the role of P. P. Melnikov, the first Minister of Railways in the development of the railway network in Russia. Discusses the attitude for the sale of state-owned Railways Minister of Finance Reiter, M. Kh., and Minister of communications P. P. Melnikov.

**Keywords:** history, railroads, transportation, reform, policy, railway construction, M. H. Reiter, P. P. Melnikov, public roads, private roads.

История строительства железных дорог является важнейшей составляющей истории развития капитализма в России, и потому ее изучение имеет чрезвычайное значение для правильного уяснения всего хода трансформации социального быта в России после отмены крепостного права.

Первая железнодорожная линия в России от Петербурга до Царского Села получила высочайшее одобрение на постройку в 1835 г., а в 1837 г. ее строительство было завершено. Протяженность дороги составила всего 25 верст<sup>1</sup>. Строительство осуществлялось частными лицами, причем правительство не давало никаких субсидий или гарантий, интерес же предпринимателей заключался в том, что построенная дорога оставалась в их бессрочном пользовании. Строительство велось в течение двух лет и обошлось его участникам сравнительно дешево: верста пути, включая и все гражданские сооружения (вокзалы, сторожевые будки и проч.), составила 42 тыс. руб.

Николай I смог увидеть реальное значение железных дорог, при том что многие выдающиеся личности из его окружения, такие как министр финансов Е. Ф. Канкрин<sup>2</sup> и главноуправляющий путями сообщения К. Ф. Толь<sup>3</sup>, выступали противниками железнодорожного строительства в России<sup>4</sup>. Граф Канкрин «видел в строительстве железных дорог источник не-

---

<sup>1</sup> Верста — русская единица измерения расстояния, соответствующая нынешним 1066,8 м.

<sup>2</sup> Канкрин Егор Францевич, русский государственный деятель немецкого происхождения, генерал от инфантерии, министр финансов России в 1823—1844 гг.

<sup>3</sup> Толь Карл Федорович, российский генерал от инфантерии, участник войн с Наполеоном и совета в Филях, генерал-квартирмейстер во время Отечественной войны 1812 г., с 1833 г. — главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями.

<sup>4</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 27.

оправданных затрат государственного бюджета»<sup>1</sup>. Он утверждал, что для экономики России железные дороги «составляют скорее зло, чем благодеяние», так как делают «еще более подвижным и без того недостаточно оседлое население». По его убеждению, «только одно уже предположение о сооружении железной дороги от Казани до Петербурга можно признать на несколько веков преждевременным». Толь поддерживал позицию Канкрин и считал, что «железные дороги есть самое демократическое учреждение» какое только можно придумать с целью преобразования государства<sup>2</sup>. Не смогли в окружении Николая II увидеть то, о чем писал впоследствии первый министр путей сообщения П. П. Мельников: «Железные дороги крайне необходимы для России, что они, можно сказать, выдуманы для нее... более чем для какой-либо другой страны Европы, что климат России и ее пространства... соделывают их особенно драгоценными для нашего Отечества»<sup>3</sup>.

Но железнодорожная линия от Петербурга до Царского Села, как отмечал С. Ю. Витте, имела существенное значение лишь для удобства проезда пассажиров и не служили экономическим нуждам государства<sup>4</sup>.

Первой железнодорожной линией, имевшей значение для России именно с экономической точки зрения, стала дорога между Петербургом и Москвой, названная впоследствии по повелению Александра II Николаевской.

Николай I, согласившись на строительство железной дороги между двумя столицами, вместе с тем на последнем заседании Комитета министров, где обсуждался вопрос о сооружении Петербургско-Московской дороги заявил, что «насколько он убежден в пользе и необходимости сооружения железной дороги между столицами, настолько же он считает не нужным пролагать теперь железные дороги в других местностях России»<sup>5</sup>. Это его высказывание, которое было расценено как указание, надолго задержало развитие нового вида транспорта.

Новую дорогу решили строить казенным способом, т.е. на государственные средства. Во главе этого дела был поставлен руководитель Главного управления путями сообщений и публичными зданиями главноуправляющий Клейнмихель Петр Андреевич<sup>6</sup>, выдвиженец Аракчеева.

---

<sup>1</sup> Мондэй Крис. Л. В. Тенгоборский и русская экономическая мысль // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения. Вып. 2. Волгоград, 2000. С. 55.

<sup>2</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 27.

<sup>3</sup> Сенин А. С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914—1922 гг.) : монография. М., 2009. С. 3.

<sup>4</sup> Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М., 2011. С. 387.

<sup>5</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 27.

<sup>6</sup> Клейнмихель Петр Андреевич, русский государственный деятель, протеже Аракчеева, беспрекословный исполнитель воли Николая I, главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями в 1842—1855 гг., курировал строительство Николаевской железной дороги.



Деятельность Клейнмихеля современниками оценивалась не однозначно. И хотя, как отмечал А. А. Корнилов, есть свидетельства, что он сам был честным человеком, однако постройка дороги велась с большими злоупотреблениями. Строилась Николаевская дорога девять лет, и так как это было еще в крепостное время, то на постройку массами сгоняли население, которое гибло в огромных размерах. В 1851 г. строительство дороги было завершено. В целом она была сделана добротной, все гражданские сооружения, мосты, вокзалы носили капитальный характер, но при этом стоимость версты дороги обошлась правительству в 165 тыс. руб., тогда как при строительстве Царскосельской дороги верста стоила 42 тыс. руб., т.е. в четыре раза дешевле<sup>1</sup>. Это наводило на определенные размышления по поводу добросовестности в контроле и использовании государственных средств. П. А. Клейнмихель занимал должность главноуправляющего до 1855 г., до кончины Николая I, за это время руководимым им ведомством были построены многие объекты: окончен мост через Неву (Николаевский), выстроено здание нового Эрмитажа. Казенные постройки при Клейнмихеле воздвигались быстро, но обходились дорого для казны и стоили многочисленных человеческих жертв. После восшествия на престол Александра II, П. А. Клейнмихель был уволен одним из первых среди правительственных чиновников прежнего царствования<sup>2</sup>.

В 1851 г. приступили к постройке Варшавской дороги. Было принято решение осуществлять строительство тем же казенным способом, что и Николаевской, однако хотя изыскательские работы были проведены полностью и строительство началось, до 1853 г. смогли построить только незначительную часть дороги, истратив 18 млн руб.

Затем началась Крымская война, темпы строительства резко снизились, поскольку средств у государства уже не было. Поражение России в войне 1853—1856 гг. в значительной степени было вызвано в том числе и отставанием страны в развитие железнодорожного транспорта. Неудовлетворительное состояние путей сообщения, а в отдельных случаях и полное их отсутствие стало одной из причин военного поражения России. Красноречивым подтверждением сказанного служит суждение одного французского государственного деятеля, опубликованное в 1856 г. в «Русском вестнике»: «При помощи железной дороги... правительство могло бы почти мгновенно бросить в Крым армию в несколько сот тысяч человек, и такая армия не допустила бы взять Севастополь... продовольствовать такую армию было бы весьма легко. Поздравим себя, что Россия не имеет в своем распоряжении этого страшного орудия»<sup>3</sup>.

В 1855 г. протяженность железных дорог в России составляла 980 верст, т.е. всего 1,5% железнодорожной сети мира<sup>4</sup>. Для такого государст-

<sup>1</sup> Корнилов А. А. Курс истории России XIX века. М., 2004. С. 543.

<sup>2</sup> Энциклопедический словарь Брокгауз и Ефрон: Биографии. Т. 5. М., 1994. С. 855.

<sup>3</sup> История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 75.

<sup>4</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 32.

ва, как Россия, это была ничтожная величина, и о каком-либо серьезном влиянии такого количества рельсовых путей на оживление производительных сил страны нечего было и думать, тем более что из построенного только одна дорога — Московско-Петербургская — могла действительно иметь торгово-промышленное значение, да и то в будущем. Единственным ощутимым результатом постройки Николаевской дороги стало крупное удешевление цены на перевозку товаров из Москвы в Петербург. Если прежде перевозка одного пуда груза на извозничьих подводах обходилась, в зависимости от времени года, от 1 руб. 20 коп. до 2 руб. 40 коп., то с открытием железной дороги цена ее составила от 15 до 40 коп. за 1 пуд<sup>1</sup>.

Крымская война, как отмечал известный строитель железных дорог В. А. Панаев, не привела к перевороту в железнодорожной политике, а лишь вызвала «некоторое сознание, что железные дороги не роскошь, а необходимость»<sup>2</sup>. И чтобы действительно признать сооружение железных дорог коренным и первостепенным условием преобразования народного хозяйства страны и приступить к действительно всемерному развитию рельсовой сети, правительству потребовалось еще немало времени.

После кончины императора Николая I перед его приемником сыном Александром II встали неотложные проблемы, от которых неуклонно отмахивались в предшествующие 30 лет и которые теперь требовали коренных решений, поскольку дальнейшая оттяжка была уже невозможна<sup>3</sup>.

Тяжелое финансовое положение в стране, огромный государственный долг, составлявший 1359 млн руб., грозили в любой момент самыми серьезными осложнениями<sup>4</sup>. Иностранные капиталы из-за войны и глубокого финансового кризиса перестали притекать в Россию. Помощи от Европы ожидать не приходилось. Европа боялась усиления России и в данной ситуации злорадно наблюдала за муками страны. В этих условиях средства на развитие экономики и проведение реформ надо было изыскивать внутри государства. Деньги эти были немалые, только на ссуду крестьянам для выкупа земли требовалось примерно около 1 млрд руб. А вслед за крестьянской реформой должны были последовать и другие, а соответственно и новые траты<sup>5</sup>.

Вместе с тем, несмотря на постоянные финансовые затруднения, испытываемые государством, многое из намеченного в царствование Александра II удалось осуществить, в том числе в сфере железнодорожного транспорта. При этом в пореформенный период экономическая политика правительства носила крайне противоречивый характер. С одной стороны,

---

<sup>1</sup> *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 49—50.

<sup>2</sup> *История железнодорожного транспорта.* Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 79.

<sup>3</sup> *Сивков К. В.* Император Александр II // Три века. Т. 6. М., 1995. С. 104.

<sup>4</sup> *Рихтер Д.* Финансовое хозяйство России // Россия: Энциклопедический словарь. Л., 1991. С. 190.

<sup>5</sup> *Чистяков О. И., Новицкая Т. Е.* Реформы Александра II. М., 1998. С. 10—11.

правительство способствовало железнодорожному строительству, созданию тяжелой индустрии, росту банковского сектора, протекционистскими мерами защищала отечественную промышленность от иностранной конкуренции. С другой же, твердо отстаивало интересы помещичьего дворянства в ущерб промышленности, консервировало архаичные порядки в деревне<sup>1</sup>.

Эпоха реформ всегда выдвигала своих лидеров, тех, кто создают, а затем и реализуют намеченные планы, при этом в большинстве случаев их деятельность негативно оценивалась современниками. Экономическая и финансовая политика царского правительства во многом определялась той личностью, которая возглавляла Министерство финансов. В пореформенный период этот пост занимали государственные деятели разного калибра, но наиболее заметный след в экономической истории страны оставили М. Х. Рейтерн, Н. Х. Бунге, И. А. Вышнеградский, С. Ю. Витте, которых не без основания нередко относят к числу реформаторов<sup>2</sup>.

В период проведения Великих реформ министром финансов стал Михаил Христофорович Рейтерн. По связям, которые он имел в Петербургском служебном мире, Рейтерн принадлежал к группе лиц, составлявших кружок Великого Князя Константина Николаевича. Солидные теоретические и практические познания Рейтерна, проявившиеся в работе управляющим делами Главного комитета железных дорог, а затем Комитета финансов, получили в дальнейшем подкрепление в заграничной командировке, куда его направили для изучения финансовых учреждений западноевропейских государств. Все это сделало его вполне подготовленным к занятию новой и ответственной должности министра финансов<sup>3</sup>.

В той экономической ситуации, в которой находилось Российское государство, с расстроеным финансовым управлением и наличием огромного дефицита в государственном бюджете, от М. Х. Рейтерна конечно же ждали быстрых и ощутимых успехов не только в сфере государственных финансов, но и в экономике страны в целом. Благодаря энергии, глубоким познаниям и административному дару Рейтерну удалось осуществить в первые десятилетия пореформенной России ряд финансово-экономических мероприятий, в том числе и в транспортной сфере, железнодорожное строительство получило новый импульс для активного развития<sup>4</sup>. Именно на железнодорожное строительство Рейтерн направил свои главные усилия. А большое доверие, которым он пользовался у императора Александр-

---

<sup>1</sup> Власть и реформы. От самодержавной к советской России // отв. ред. Б. В. Ананьич. СПб., 1996. С. 405.

<sup>2</sup> Петров Ю. И. Реформа налогообложения в правление Александра II // Научные исследования. 2013. № 1. С. 4.

<sup>3</sup> Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 129.

<sup>4</sup> Рейтерн М. Х. Докладные записки о финансовом положении России, представленные Великому Князю Константину Николаевичу // Река Времени. Кн. 5. М., 1996. С. 175.

ра II, позволяло преодолевать частые разногласия с министрами путей сообщения и быть главным хозяином в этом важном деле<sup>1</sup>.

Проводником политики императора и его министра финансов в сфере железнодорожного транспорта в Главном управлении путями сообщений и публичными зданиями стал К. В. Чевкин<sup>2</sup>, назначенный на должность главноуправляющего этого ведомства после освобождения П. А. Клейнмихеля. К. В. Чевкин активно стал проводить политику Александра II по строительству железных дорог частными обществами и по привлечению иностранного капитала в Россию для этих целей.

В 1856 г., еще до Указа о создании первой сети железных дорог, правительство провело серию переговоров с иностранными предпринимателями и в начале следующего года заключило концессию на сооружение сети железных дорог. В нее вошли направления: Петербург — Варшава-Прусская граница (завершение строительства, начатого правительством в 1851 г.); Москва — Нижний Новгород; Москва — Курск — Феодосия; Курск (или Орел) — Динабург — Либава. Общая протяженность намеченной к строительству сети составила около 4000 км<sup>3</sup>. Для решения этой задачи в 1857 г. было создано Главное общество российских железных дорог, которому предстояло в течение 10 лет построить эту сеть и эксплуатировать в течение 85 лет.

Его учредителями стали преимущественно западно-европейские банкиры. Возглавили общество петербургский банкир барон А. Л. Штиглиц, лондонские банкиры братья Беринг, парижские банкиры Исаакий Перейр, Эмиль Перейр и братья Маллет, берлинский банкир Мендельсон и др. Решающая роль в обществе принадлежала французским денежным магнатам<sup>4</sup>.

Однако общество оказалось несостоятельным и не выполнило своих обязательств. Лишь только две линии железных дорог: Петербурго-Варшавская и Московско-Нижегородская были завершены в 1862 г.<sup>5</sup> Правительство пренебрегло предостережениями русской общественности, выражавшей изначально сомнения относительно конечных результатов деятельности общества.

Эффективность работы Главного общества российских железных дорог и других частных предприятий в сфере железнодорожного строительства была низкой. Российская практика и теория активизировавшихся капиталистических отношений еще была весьма юной, поэтому слабое было

<sup>1</sup> Корнилов А. А. Курс истории России XIX века. М., 2004. С. 542.

<sup>2</sup> Чевкин Константин Владимирович, генерал от инфантерии и генерал-адъютант русской императорской армии. На гражданской службе — сенатор, главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями (1855—1862), председатель комитета по делам Царства Польского (1872—1874).

<sup>3</sup> История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 79.

<sup>4</sup> Там же. С. 81.

<sup>5</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 33.

представление о том, что частные компании, строя и эксплуатируя железные дороги, преследуют свои частные интересы, и в этом случае как показал опыт, государство бессильно в полной мере оградить интересы общественные<sup>1</sup>.

В конце 1850-х гг. для осуществления технического контроля за деятельностью общества в ведомстве путей сообщения была создана Главная инспекция частных железных дорог. В январе 1858 г. на должность главного инспектора был назначен П. П. Мельников<sup>2</sup>. Он сразу же обратил особое внимание на выбор основных параметров и направления проектируемых дорог, и попытался установить контроль за качеством изысканий и проектирования новых линий. Однако частные общества стали противиться этому и фактически делать все по-своему. П. П. Мельников не желая стать пособником злоупотреблений, в конце 1858 г. отказался от должности главного инспектора частных железных дорог<sup>3</sup>.

Правительство, учреждая Главное общество, ожидало прилива иностранного капитала, вследствие реализации облигаций и акций за границей. Эффект получился прямо противоположный. Разделив между собой ценные бумаги по стоимости ниже нарицательной, руководители компании скупили их и создали в России вокруг своего дела искусственный бум. Дождавшись, когда цена на акции и облигации общества выросли на 12% выше паритета, иностранные финансисты продали их русским предпринимателям, положив разницу в карман. В результате значительная часть отечественного капитала уплыла за границу, еще более ухудшив и без того крайне тяжелое финансовое положение страны<sup>4</sup>.

Исследователь экономики железнодорожного транспорта А. И. Чупров оценил деятельность Главного общества так: «У нас нет ни одной железнодорожной компании, которая оставила бы по себе такую печальную память. Главное общество стоило России неисчислимых жертв»<sup>5</sup>. Оно перестало существовать только в 1894 г., когда казна выкупила его долги.

Оказанная таким образом иностранцами услуга не только ухудшила финансовое положение страны, но и замедлила строительство железных дорог. В 1862 г. правительство было готово вообще прекратить его на неопределенное время. Прирост сети рельсовых линий катастрофически сократился, и в 1865 г. он равнялся нулю<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Петров Ю. И. Политика тарифов на железнодорожном транспорте в России в конце XIX — начале XX века // Транспортное право и безопасность. 2016. № 1. С. 4.

<sup>2</sup> Мельников Павел Петрович, российский ученый-механик и инженер, один из авторов проекта железной дороги Санкт-Петербург — Москва, первый министр путей сообщения Российской империи (1865—1869).

<sup>3</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 38.

<sup>4</sup> История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 81.

<sup>5</sup> Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог. М., 1909. С. 145.

<sup>6</sup> Бобринский А. П. Всеподданнейший отчет по МПС за 1869—1872 гг. СПб., 1878. Прил. XXI. С. 1

В 1862 г. П. П. Мельников был назначен исполняющим обязанности главноуправляющего Главного управления путей сообщения и публичными зданиями, а на следующий год возглавил это ведомство.

В ведении Главного управления в то время находились водяные и сухопутные пути сообщения, железные дороги, гражданская строительная часть, а также особые сооружения: Исаакиевский собор в Петербурге, храм Христа Спасителя в Москве, Николаевский мост через Неву в Петербурге и строительство коммерческих портов на Балтийском море и в Новороссии<sup>1</sup>.

15 июня 1865 г. на базе Главного управления путями сообщения и публичными зданиями было учреждено министерство путей сообщения, первым министром которого стал Павел Петрович Мельников. При создании министерства в его основу было положено «Общее учреждение министерств» от 25 июня 1811 г.<sup>2</sup> Мельников провел ряд преобразований в ведомстве: гражданское строительство и губернское дорожное дело были переданы в Министерство внутренних дел. Корпус инженеров путей сообщения был упразднен, воинские звания отменены, при Министерстве путей сообщения создали Ученый комитет. Кроме того, Институт инженеров путей сообщения из закрытого преобразовали в открытое высшее учебное заведение первого разряда с пятилетним сроком обучения<sup>3</sup>.

Еще в 1863 г. Мельников опубликовал проект развития сети железных дорог протяженностью 4812 км. Это был первый перспективный план сети путей сообщения. Он писал, «Россия не должна останавливаться перед необходимостью некоторых пожертвований для того, чтобы исполнить сеть главных линий железных дорог в самое короткое время»<sup>4</sup>.

Чтобы преодолеть ложное представление о невыгодности строительства железных дорог в России, которое стало результатом алчной деятельности иностранных представителей Главного общества российских железных дорог, П. П. Мельников предложил приступить к строительству линий на средства государственного казначейства. Он считал, что необходимо на практике доказать возможность экономичного железнодорожного строительства. «Дешевое исполнение работ, — докладывал он Александру II, — поколеблет существующее предубеждение относительно дороговизны построения железных дорог в России». Он был уверен, что положительный опыт привлечет частный капитал к строительству дорог и таким образом удастся выйти из транспортного тупика<sup>5</sup>. Кроме того он выступал за развитие отечественной металлургической и каменноугольной промышленности и предлагал «водворить в России также заводы, которые

<sup>1</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 33.

<sup>2</sup> Макарова С. Л. Министерство путей сообщения // Государственность России (конец XV в. — 1917 г.): словарь-справочник. Кн. 3. М., 2001. С. 92.

<sup>3</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 38.

<sup>4</sup> История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 81.

<sup>5</sup> История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 85—86.

могли бы из русских металлов и русскими же рабочими специально заниматься приготовлением паровозов, тендеров, вагонов и других механических принадлежностей»<sup>1</sup>.

Иную позицию занимал министр финансов М. Х. Рейтерн в отношении строительства железнодорожных дорог на государственные средства. Не раз в своих докладах Александру II он показывал ограниченность средств казны, мотивируя тем самым необходимость передачи строительства железных дорог частным обществам. Но в данной ситуации, понимая, что иного способа преодолеть железнодорожный кризис не существует, он поддержал П. П. Мельникова. «По моему твердому убеждению, — писал он Александру II, — первое и самое существенное условие успеха у нас дела железных дорог заключается в искоренении оставшегося о них невыгодного понятия в Западной Европе. Никакими усилиями, никакими жертвами с нашей стороны невозможно заставить заграничные капиталы идти в наши железные дороги, пока капиталисты уверены, что предприятия эти сами по себе убыточны; напротив, когда убедятся, что железные дороги в России могут давать хорошие и постоянно возрастающие прибыли, то капиталы сами станут искать хорошего применения»<sup>2</sup>.

Надежды привлечь частный капитал подталкивало правительство заключать договоры с частными компаниями. В 1863 г. строительство одной из ведущих линий в сети российских железных дорог — Московско-Севастопольской — на льготных условиях было передано частному обществу, в которое входили английские банкиры и богатая петербургская знать. Однако концессионеры не сумели собрать необходимый капитал и к постройке дороги не приступили. П. П. Мельников добился разрешения на строительство Южной железной дороги за счет казны. В мае 1864 г. было принято решение о начале сооружения головного участка от Москвы до Орла, а затем строительство было продолжено до Курска. Дорога длиной в 512 верст была открыта для эксплуатации в сентябре 1868 г., возглавлял строительство Московско-Курской дороги участник строительства магистрали Петербург — Москва В. С. Семичев. По оценке П. П. Мельникова, «Московско-Курская железная дорога, построенная весьма капитально, при значительных станционных зданиях и большом мосте через Оку, обошлась в 62 тыс. руб. за версту... Между тем как Главное общество требовало 90 тыс. руб. за версту, а несостоявшаяся английская компания получила по концессии гарантию в 97 тыс. руб. серебром с версты»<sup>3</sup>.

Таким образом, перспективный план сети железных дорог начал реализовываться. Его продолжали обсуждать и дополнять рядом конкретных линий. После доработки план рассмотрело правительство, и 23 апреля 1865 г. он был утвержден Александром II, получив силу закона<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 39.

<sup>2</sup> Куломзин А. Н. и др. М. Х. Рейтерн: Биографический очерк. СПб., 1910. С. 76.

<sup>3</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 39—40.

<sup>4</sup> История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 87.

Несмотря на это находились ярые противники строительства железных дорог на государственные деньги. В частности, А. И. Дельви́г<sup>1</sup> дал негативную оценку Московско-Курской железной дороге. Он считал, что «Московско-Курская дорога строилась долее и хуже дорог, построенных частными обществами и стоила гораздо дороже. Мельникову и Семичеву можно было поставить в заслугу то, что они ее постройкою ясно доказали невыгодность казенной постройки железных дорог»<sup>2</sup>. Одну из главных причин этого Дельви́г видел в том, что при постройке Московско-Курской дороги не было действительного хозяина и все вопросы решались в министерстве, в Петербурге.

И тем не менее Мельников был убежден, что не дорогое проведение работ на средства казны сможет поколебать существовавшее в определенных кругах предубеждение относительно дороговизны постройки железных дорог в России.

Во второй половине 1860-х гг. Россия по-прежнему значительно отставала в развитии железных дорог. Так в 1865 г. в США было 56,5 тыс. км железных дорог, в Англии — 21,4 тыс. км, во Франции и Германии — по 14 тыс. км, а в России — только 3,8 тыс. км. Весной 1865 г. была образована Особая комиссия по выработке принципов дальнейшей железнодорожной политики русского правительства. Ее возглавил председатель Департамента государственной экономии Государственного совета, бывший глава ведомства путей сообщения генерал-адъютант К. В. Чевкин. К работе комиссии привлекался и П. П. Мельников. Правительственную точку зрения сформулировал в одном из своих выступлений на заседании комиссии управляющий Государственным банком Е. И. Ламанский<sup>3</sup>: «... Частная деятельность, привлечение иностранных капиталом и пособие от правительства — единственно возможное решение задачи устройства у нас железных дорог»<sup>4</sup>.

Заключение комиссии К. В. Чевкин представил Александру II. В нем отмечалось, что замедление железнодорожного строительства в России представляет политическую опасность для страны, и что постройка железных дорог является насущной потребностью России, которая не терпит никаких отлагательств<sup>5</sup>. Комиссия, обосновывая создание развернутой сети железных дорог, которая позволила бы соединить Центральную Россию с южными, западными и приволжскими губерниями в ближайшие шесть

---

<sup>1</sup> Дельви́г Андрей Иванович, инженер-генерал, технический руководитель и организатор строительства многих крупных инженерных сооружений на территории Российской империи: водопровода в Москве в и Нижнем Новгороде, нескольких железных и шоссейных дорог, переправ в горах Кавказа и др. Сенатор.

<sup>2</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 40.

<sup>3</sup> Ламанский Евгений Иванович, государственный деятель, финансист, управляющий государственного банка России (1862—1882).

<sup>4</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 40.

<sup>5</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 40.



лет, считала необходимым привлечение иностранных частных капиталов. Строительство железных дорог должно было вестись не на государственные, а на частные средства, но при поддержке и под контролем государства, на основе концессий<sup>1</sup>. Этот шаг обосновывался тем, что сооружение казенных железных дорог требовало заключить обременительные для бюджета многомиллионные государственные займы, которые в условиях тяжелого финансового положения России были абсолютно неприемлемыми.

Главным преимуществом такой системы Комиссия считала быстрое сооружение дорог, правительство не должно останавливаться даже перед значительными пожертвованиями для ускорения постройки тех железных дорог, которые составляют жизненную государственную потребность; нужно торопиться, пока еще не упущено время. Кроме того предлагалось, не дожидаясь образования в России железнодорожных компаний, привлечь к железнодорожному строительству крупных капиталистов, как русских, так и иностранных. Прочитав заключение комиссии, Александр II наложил на нем резолюцию: «Справедливо», — и предложил П. П. Мельникову и министру финансов представить свои соображения<sup>2</sup>.

С 1867 г. в связи с успехами в строительстве и эксплуатации рельсовых путей, а также принятым правительством курсом на частное строительство рельсового пути, в России началась настоящая «железнодорожная горячка», продолжавшаяся до середины 1870-х гг. Промышленный подъем 1868—1872 гг. в Европе также способствовал привлечению иностранного капитала в железнодорожное дело России, значительное развитие получила «концессионная система» — частнохозяйственная железнодорожная система с широкой государственной финансовой помощью. Появились сотни предпринимателей, желавшие получить железнодорожные концессии. Правительству оставалось только выбирать из них наиболее подходящие. О масштабах проявления интереса предпринимательства в железнодорожном деле свидетельствует такой факт, что в 1866 г. правительство выдало только одно разрешение на проведение изыскательских работ, а в 1869 г. их было уже 139<sup>3</sup>.

В 1866—1868 гг. было выдано 19 концессий на постройку железных дорог. Конечно же не обошлось и без злоупотреблений. Выдача концессий зачастую зависела от связей в правительственных кругах и от взятки чиновникам.

Стремясь форсировать создание рельсовой сети государство с конца 1860-х гг. стало оказывать помощь частным железнодорожным обществам в таких масштабах, в каких она не осуществлялась в других странах. М. Х. Рейтерн воспринял упрек, который был высказан в его адрес в особой комиссии о том, что не надо дожидаться создания железнодорожных компа-

<sup>1</sup> Мартынов С. Д. Государство и экономика: система Витте. СПб., 2002. С. 35.

<sup>2</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 41.

<sup>3</sup> Журнал МПС. 1870. Т. 14. С. 18—31.

ний, а следует через непосредственные частные сношения с капиталистами, как русскими, так и иностранными, привлекать их к участию в деле, с которым стало тесно связано будущее империи<sup>1</sup>. В 1867 г. для финансирования частного железнодорожного строительства был создан специальный кредитный железнодорожный фонд, формально обособленный от государственного бюджета. Средства этого фонда должны были формироваться на базе поступлений от двух источников. Одним должен был стать постоянный, образуемый из взносов железнодорожных обществ в счет возврата ссуд и субсидий, выдаваемых им из средств фонда. Другим, временным, образуемый из сумм госказначейства, вырученных от продажи Аляски и казенных железных дорог, а также внутренних кредитных займов. Главным же образом временный фонд должен был пополняться за счет систематического выпуска внешних займов на Лондонском и Парижском денежных рынках. В течение десятилетия 1870—1880 гг. от шести выпусков внешних займов в железнодорожный фонд поступило около 600 млн руб.<sup>2</sup>.

Ссуды из железнодорожного фонда выдавались как краткосрочные авансы на ведение строительных работ, на покупку рельсов и на платежи по казенным заказам подвижного состава и долгосрочные — на улучшение и развитие частных железных дорог.

Вместе с тем в действительности в постоянную часть фонда средства почти не поступали, так как многие железнодорожные общества имели неудовлетворительное финансовое состояние и не платили в фонд в счет долга казне.

Недостаток средств в казне способствовал появлению мыслей о продаже казенных железных дорог частным обществам. В 1867 г. М. Х. Рейтерн предложил Александру II продать Петербургско-Московскую магистраль Главному обществу российских железных дорог<sup>3</sup>.

Категорически против сделки выступил министр путей сообщения П. П. Мельников. В докладе царю он говорил о том, что дорогу надо оставить в руках казны «как средство для влияния последней на развитие торговли и промышленности путем урегулирования провозных тарифов, как средство для водворения у нас рельсовых заводов и фабрик подвижного состава железных дорог, что возможно только с поощрения правительства и при существовании казенных дорог, наконец, как орудие политическое и административное и как средство для контроля над деятельностью железных дорог»<sup>4</sup>. Он писал: «Николаевская железная дорога составляет в руках правительства послушное и могучее орудие для полезного влияния на развитие народной торговли и промышленности. Независимо от блестящих материальных выгод, какие эксплуатация ее доставит в близком бу-

<sup>1</sup> Мартынов С. Д. Государство и экономика: система Витте. СПб., 2002. С. 35.

<sup>2</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 41.

<sup>3</sup> История железнодорожного транспорта. Т. I: 1836—1917 гг. СПб., 1994. С. 96.

<sup>4</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 42.

дущем... я признаю продажу Николаевской дороги мерой весьма нежелательной, при каких бы то ни было условиях цены и порядка уплаты»<sup>1</sup>. Но его мнение не было учтено, и в 1868 г. дорогу продали Главному обществу российских железных дорог на выгодных для него условиях. Вслед за этим были проданы Одесская, Киевско-Жмеринская и Московско-Курская дороги.

После продажи Николаевской железной дороги в печати стали появляться тенденциозные статьи об ошибках Министерства путей сообщения, о неумении министра Мельникова руководить строительством железных дорог т.д. По существу началась его травля. В начале 1869 г. по высочайшему повелению была создана комиссия для проверки отчета Министерства путей сообщения за 1867 г. Комиссия отметила плохую работу министерства как по эксплуатации действующих, так и по строительству новых железных дорог. П. П. Мельников отверг эти обвинения, но участь его была решена. Особенно добивался устранения Мельникова шеф жандармов и начальник III отделения царской канцелярии П. А. Шувалов, стремившийся окружить государя своими людьми<sup>2</sup>.

В апреле 1869 г., когда началось бурное развитие железнодорожного предпринимательства «согласно прошению по расстроенному здоровью», П. П. Мельников, много сделавший для развития отечественного рельсового транспорта, был освобожден от должности министра путей сообщения.

Являясь убежденным сторонником сооружения и эксплуатации железных дорог государственными структурами и на средства казны, он имел сильного противника в лице министра финансов М. Х. Рейтерна, который всячески поощрял частное железнодорожное строительство. «В этом отношении писал Н. А. Кислинский, — Рейтерн составлял прямую противоположность Мельникову, почему и вся история управления ведомством путей сообщения есть собственно история упорной борьбы Мельникова со взглядами Рейтерна, которые, однако, в конце концов все-таки взяли перевес»<sup>3</sup>.

За годы руководства П. П. Мельниковым ведомством путей сообщения (1862—1869) было построено около 4700 км новых железных дорог. На русских заводах начали выпускать паровозы, вагоны, рельсы и другие изделия для железнодорожного транспорта. При его активном участии был создан Коломенский паровозостроительный завод, построен новый Ладожский канал между Волгой и Невой, открыто первое в России железнодорожное училище мастерских Орловско-Грязской дороги в Ельце, готовившее машинистов, дорожных мастеров, телеграфистов<sup>4</sup>.

По словам В. А. Панаева, «Мельников блестящим образом прошел курс

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 446. Оп. 26. Д. 14. Л. 17.

<sup>2</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 42.

<sup>3</sup> Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб., 1902. С. 129.

<sup>4</sup> Министры и наркомы путей сообщения. М., 1995. С. 43.

наук, был одним из самых образованных людей с ясным и быстрым умом, первый положил начало устройству железных дорог, обучил для этого множество людей и, будучи министром, дал сильный толчок устройству дорог ... Этим человеком Россия может гордиться»<sup>1</sup>.

Последние годы своей жизни П. П. Мельников жил на станции Любань. Его заботы были сосредоточены на племяннице Варваре Мельниковой, которая вышла замуж за младшего сына А. С. Пушкина — Григория Александровича. В Любани он построил дом для престарелых женщин, школу для детей железнодорожников Николаевской дороги и интернат для сирот<sup>2</sup>. Будучи сыном своего времени, П. П. Мельников прожил сложную жизнь, полную великих трудов во славу отчизны, знаменовавшую собой важный этап в развитии русского и мирового железнодорожного транспорта.

Пореформенные десятилетия XIX в. были временем быстрого развития экономики и глубоких социальных перемен, сопровождавших переход к капитализму. Железнодорожный бум 1870-х гг. позволил создать сеть железных дорог в европейской части России. Железные дороги стали решающим фактором в развитии экономики России. В течение пореформенных десятилетий Россия строила их больше и быстрее, чем другие европейские страны<sup>3</sup>. В начале царствования Александра II длина железных дорог в России составляла 1 тыс. км, а к 1880 г. — 22 тыс.<sup>4</sup> В 1880-е гг. началось их строительство ускоренными темпами, темпы прироста введения в строй новых линий составили: к 1880 г. — 22,2%; к 1881 г. — 49,6%; к 1882 г. — 111,8%, т.е. прирост более чем удвоился. К концу 1895 г. длина железнодорожной сети составила 37 058 км<sup>5</sup>. Сеть железных дорог соединила Москву с основными промышленными и сельскохозяйственными районами и морскими портами. Число русских речных пароходов возросло с 399 в 1860 г. до 2539 в 1895-м, а морских — с 50 до 522. Население России выросло с 71 млн человек в 1856 г. до 122 млн в 1894 г., в том числе городское — с 6 млн до 16 млн человек. Увеличилась выплавка чугуна с 1860 по 1895 гг. в 4,5 раза, добыча угля — в 30 раз, нефти — в 754 раза. В это время в России закончился промышленный переворот и машинная индустрия сменила старые мануфактуры. Выросли новые промышленные города (Лодзь, Юзовка, Орехово-Зуево, Ижевск) и целые индустриальные районы (угольно-металлургический в Донбассе, нефтяной в Баку, текстильный в

---

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> *Елисеева И. И., Соколов Я. В.* Русская национальная идея и экономические взгляды С. Ю. Витте // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения. Вып. 2. Волгоград, 2000. С. 83.

<sup>4</sup> *Пушкарёв С. Г.* Россия 1801—1917: власть и общество. М. : Посев, 2001. С. 258.

<sup>5</sup> *Елисеева И. И., Соколов Я. В.* Русская национальная идея и экономические взгляды С. Ю. Витте // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения. Вып. 2. Волгоград, 2000. С. 83—84.

Иванове). Объем внешней торговли не достигавший в 1850 г. и 200 млн руб., к 1900 г. превысил 1,3 млрд руб.<sup>1</sup>

Как и в США, железные дороги связывали отдаленные окраины в единый организм, соединяли села с городами, промышленность с рынком. Железнодорожное строительство связало русский капитал с государством (сам Александр III владел акциями железных дорог на сумму 6 321 933 руб.) и способствовало раннему образованию монополистических групп буржуазии. Железнодорожное строительство, форсируя развитие русской промышленности, повлекло за собой протекционизм и другие меры государственного вмешательства в экономику, в целом несвойственные в тот период Западу<sup>2</sup>.

В 1880-х гг. предпринимательская горячка 1870-х гг. в железнодорожном строительстве заметно спала, но новый импульс в развитии железнодорожного хозяйства придала экономическая политика С. Ю. Витте, который в силу профессиональной подготовки лучше других понимал значение транспорта для создания рыночной экономики в огромной стране. Масштабное железнодорожное строительство с большими заказами для промышленности стало базисом для индустриализации России в 1890-х гг.

#### Литература

1. Бобринский, А. П. Всеподданнейший отчет по МПС за 1869—1872 гг. / А. П. Бобринский— СПб., 1878.
2. Витте, С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах / С. Ю. Витте. — М., 2011.
3. Власть и реформы. От самодержавной к советской России / отв. ред. Б. В. Ананьич. — СПб, 1996.
4. Елисеева, И. И. Русская национальная идея и экономические взгляды С. Ю. Витте / И. И. Елисеева, Я. В. Соколов // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения. — Вып. 2. — Волгоград, 2000.
5. История железнодорожного транспорта. — Т. I: 1836—1917 гг. — СПб., 1994.
6. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров / Н. А. Кислинский. — Т. 1. — СПб., 1902.
7. Корнилов, А. А. Курс истории России XIX века / А. А. Корнилов. — М., 2004.
8. Куломзин, А. Н. М. X. Рейтерн: Биографический очерк / А. Н. Куломзин [и др.]. — СПб., 1910.
9. Мартынов, С. Д. Государство и экономика: система Витте / С. Д. Мартынов. — СПб., 2002.
10. Министры и наркомы путей сообщения. — М., 1995.
11. Мондэй, К. Л. В. Тенгоборский и русская экономическая мысль / К. Мондэй // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения. — Вып. 2. — Волгоград, 2000.

<sup>1</sup> Черкасов П. П., Чернышевский Д. В. История императорской России. От Петра Великого до Николая II. М., 1994. С. 348—349.

<sup>2</sup> Там же. С. 349.

12. Петров, Ю. И. Реформа налогообложения в правление Александра II / Ю. И. Петров // Научные исследования. — 2013. — № 1.
13. Петров Ю. И. Политика тарифов на железнодорожном транспорте в России в конце XIX — начале XX века / Ю. И. Петров // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 1.
14. Пушкарев, С. Г. Россия 1801—1917: власть и общество / С. Г. Пушкарев. — М. : Посев, 2001.
15. Рейтерн, М. Х. Докладные записки о финансовом положении России, представленные Великому Князю Константину Николаевичу / М. Х. Рейтерн // Река Времени (Книга истории и культуры). — Кн. 5. — М., 1996.
16. Рихтер, Д. Финансовое хозяйство России / Д. Рихтер // Россия: Энциклопедический словарь. — Л., 1991.
17. Сенин, А. С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914—1922 гг.) : монография / А. С. Сенин. — М., 2009.
18. Сивков, К. В. Император Александр II / К. В. Сивков // Три века. — Т. 6. — М., 1995.
19. Черкасов, П. П. История императорской России. От Петра Великого до Николая II / П. П. Черкасов, Д. В. Чернышевский. — М., 1994.
20. Чистяков, О. И. Реформы Александра II / О. И. Чистяков, Т. Е. Новицкая. — М., 1998.
21. Энциклопедический словарь Брокгауз и Ефрон: Биографии. — Т. 5. — М., 1994.