ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 3 - 2016

РОСТРАНСНАДЗОР ФСБ РОСИИ МВД РОССИИ МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал Транспортное право и безопасность 2016. № 3(3)

Все статьи, публикуемые в журнале, рецензируются членами редакционного совета, а также другими ведущими учеными.

В журнале рассматриваются результаты научных исследований в области юридических, педагогических, технических и исторических наук.

Авторами статей являются ведущие специалисты современного научного знания, преподаватели вузов, аспиранты и научные работники.

Журнал ориентирован на широкий круг ученых, специалистов-практиков, студентов, магистрантов и преподавателей, участвующих в научно-исследовательской работе, работников транспортных организаций, правоохранительных органов и органов прокуратуры, органов федеральной власти.

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции.

Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения императора Николая II»

Журнал издается с января 2016 г.

Журнал «Транспортное право и безопасность» зарегистрирован как средство массовой информации — сетевое издание — Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Номер свидетельства: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25.12.2015.

Периодичность: 12 раз в год.

Выпуски журнала размещаются на сайте: URL: http://trans-safety.ru

E-mail редакции: red@trans-safety.ru

Редакционный совет

Бецков Александр Викторович — доктор технических наук, профессор Академии управления МВД России

Галахов Сергей Сергеевич — доктор юридических наук, профессор, заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ, главный научный сотрудник ФСИН России

Гришковец Алексей Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, институт права РАН

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II, член Российской академии юридических наук (РАЮН)

Житников Борис Юрьевич — доктор технических наук, профессор, начальник кафедры специальной техники и информационных технологий Владимирского юридического института ФСИН России (г. Владимир)

Кайнов Владимир Иванович — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой государственно-правовых дисциплин, Северо-Западный филиал Российской академии правосудия (г. Санкт Петербург)

Кудрявцев Алексей Вадимович — доктор юридических наук, доцент, декан факультета права Владимирского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (г. Владимир)

Лупарев Евгений Борисович — доктор юридических наук, профессор, академик Евразийской академии административных наук, заведующий административного и финансового права Кубанского государственного университета

Липатов Эдуард Георгиевич — доктор юридический наук, заведующий кафедрой административного и уголовного права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина, филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Миронов Анатолий Николаевич — доктор юридических наук, начальник кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России

Миронов Ринат Гаянович — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России (г. Уфа)

Полянсков Юрий Вячеславович — доктор технических наук, профессор, президент Ульяновского государственного университета

Сердюк Наталья Владимировна — доктор педагогических наук, заместитель начальника кафедры психологии, педагогики и организации работы с кадрами Академии управления МВД России

Чаннов Сергей Евгеньевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой служебного и трудового права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина

Агеев Александр Александрович — кандидат политических наук, депутат Государственной Думы IV и VI созывов (2003—2007, 2011—2016), член фракции Политической партии «Справедливая Россия», Председатель счетной комиссии Государственной Думы, Первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству

Анохина Светлана Юрьевна — кандидат юридических наук, доцент Барнаульского юридического института МВД России

Добробаба Марина Борисовна — кандидат юридический наук, доцент, доцент кафедры административного права Кубанского государственного университета (г. Краснодар)

Смирнова Ольга Олеговна — кандидат экономических наук, преподаватель Правового колледжа Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II

Фролов Андрей Степанович — кандидат юридических наук, профессор кафедры уголовного права и криминалистики Омского государственного университета имени Ф. М. Достоевского

Редакционная коллегия

Васильев Федор Петрович — главный редактор — доктор юридических наук, профессор

Корякин Виктор Михайлович — заместитель главного редактора — доктор юридических наук

Гусейнова Альбина Джаббаровна — ведущий редактор

Содержание

Экологические аспекты обеспечения транспортной деятельности

Духно Н. А. , Ивакин В.И.
Экологическая стратегия ОАО «РЖД» по укреплению экологической безопасности на железнодорожном транспорте 7
Васильева Т. Ю.
Современные виды обязательств в сфере земельно-транспортных отношений в Российской Федерации, введенных с 1 марта 2016 года 34
Гурова М. А.
Железнодорожный транспорт и окружающая среда 44

Теория и методология обеспечения транспортной безопасности

Корякин В. М.
Понятие транспортной безопасности и ее место в общей системе национальной безопасности Российской Федерации 51
Гурова М. А.
Некоторые проблемы обеспечения транспортной безопасности.....59

Информационное обеспечение транспортной безопасности

Чеботарева А. А.
Правовые аспекты создания и функционирования государственных информационных систем Министерства транспорта Российской Федерации: автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» и Единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности 66

Противодействие преступности на транспорте

Сидоркин А. И.
Проведение гласного оперативно-розыскного мероприятия на транспорте 72
Попов К. И.
Правомерное причинение вреда при обоснованном риске на железнодорожном транспорте.....75
Скобелин С. Ю.
Уголовно-правовые средства предупреждения транспортных преступлений 82

Гражданско-правовые отношения в сфере транспортной деятельности

Овечкин А. П.
Предпринимательская деятельность на железнодорожном транспорте (правовой аспект) 91
Гигель С. Г.
Правовая природа управления недвижимым имуществом открытого акционерного общества «Российские железные дороги» 102

Проблемы транспортного образования

Слышкин Г. Г.
Формирование лингвокультурной грамотности студентов транспортного вуза 108

Экологические аспекты обеспечения транспортной деятельности

УДК 614.84:656.2+504:656

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

© Ивакин Виктор Иванович
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Теория права и природоресурсное право»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПО УКРЕПЛЕНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В работе изложена концепция Экологической стратегии ОАО «РЖД» на период до 2017 г. и на перспективу до 2030 г. Дана оценка документа с научной точки зрения, а также рассмотрен механизм реализации и его влияние на улучшение ситуации в области охраны окружающей среды, связанной с работой железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: Экологическая стратегия, ОАО «РЖД», железнодорожный транспорт, охрана окружающей среды, природные объекты, атмосферный воздух, водные ресурсы, снижение выбросов, шумовое воздействие, законодательство РФ.

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

© Ivakin Victor
— candidate of legal Sciences, docent of the department
«Theory of law and natural resources law» Law Institute of the Moscow
state transport University of Emperor Nicholas II (MIIT)

ENVIRONMENT STRATEGY OPEN JOINT STOCK COMPANY «RUSSIAN RAILWAYS» ON THE STRENGTHENING OF ENVIRONMENTAL SAFETY ON RAILWAY TRANSPORT

Abstract. The paper presents the concept of Ecological strategy of JSC «RZHD» for the period until 2017 and for the period until 2030. The estimation of the document from a scientific point of view, as well as the mechanism of implementation and its impact on the improvement of the situation in the field of environmental protection related to the operation of railway transport.

Keywords: Ecological strategy, JSC «RZD», railway transportation, environmental protection, natural objects, atmospheric air, water resources, reduction of emissions, noise emissions, the legislation of the Russian Federation.

Проблемы экологической безопасности в системе железнодорожного транспорта всегда остаются в центре научного и практического внимания. Когда ощущаешь поток сведений, характеризующих окружающую среду, тогда инициируется возможность для более полной и правильной оценки состояния экологического правопорядка. Своевременно стало возможным получать фактические данные об окружающей среде в информационном электронном портале, выражающем отношение Компании к экологической безопасности на железных дорогах[1].

Содержащаяся на портале информация, куратором которой является Единый информационный сервисный центр ОАО «РЖД», побуждает к глубокому анализу сведений, отражающих как саму экологическую безопасность, так и разнородные меры, направленные на ее укрепление. Научная оценка всех содержащихся на данном портале сведений может служить развитию теории экологической безопасности и способствовать совершенствованию практики охраны окружающей среды в транспортной сфере деятельности. Научные изыскания, представляемые читателям нашего журнала, образуют возможность для обсуждения широкой научной общественностью[2]. Указанный сайт служит информационной основой для непосредственного восприятия и оценки выраженных в нем экологических сведений. Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2017 г. и на перспективу до 2030 г. представлена на сайте как руководящий документ, принятый ОАО «РЖД» распоряжением от 13 февраля 2009 г. № 293[3].

Содержание этого правового акта раскрывает сущность экологической стратегии Компании. В документе акцентируется, что ОАО «РЖД», являясь

[1] URL: http://www.rzd-expo.ru/innovation/environmental_protection/activities_ to_protect_ water_ обращения: 08.02. 2016).resources/(дата обращения: 08.02. 2016).

[2] См.: *Давыдов А. М.* Будем работать — пойдем вперед // Инженер транспорта. 2016. 5 февр.

[3] URL: http://www.rzd-expo.ru/innovation/regulatory_documents/07_293r.pdf (дата обращения: 10.03.2016).

общенациональной корпорацией, вовлекающей в свою деятельность значительную часть территории и населения страны, наряду с выполнением своей прямой функции, основного национального перевозчика грузов и пассажиров, несет ответственность также и за экологическую безопасность, здоровье человека и благополучие окружающей среды. Выделяя основные функции, Российские железные дороги берут на себя ответственность за обеспечение экологической безопасности, что вселяет уверенность в обеспечении охраны здоровья человека и сохранении благоприятной окружающей среды в пределах территории железных дорог.

Обеспечение права граждан России на благоприятную окружающую среду выделяется как одна из стратегических целей программного развития железнодорожной отрасли России, выраженной в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.

Способы решения экологических проблем, указанные в Стратегии, соответствуют приоритетным требованиям экологической политики государства о том, что органы государственной власти предпринимают действия, направленные на ужесточение государственного экологического контроля; совершенствуется процесс привлечения к административной и имущественной ответственности нарушителей природоохранного законодательства; планируется принятие федеральных законов и нормативных актов, предусматривающих, как внедрение экономических механизмов, стимулирующих применение экологически чистых технологий, так и меры усиления ответственности предприятий за несоблюдение нормативов допустимого воздействия на окружающую среду.

Твердо оставаясь на позициях укрепления экологической безопасности, ОАО «РЖД» обоснованно формирует, с последующей реализацией, долгосрочный комплекс природоохранных мероприятий. Действующие программные документы в области экологической безопасности ОАО «РЖД» содержат много полезных предписаний, но они не в полной мере обеспечивают необходимый комплексный подход к решению стоящих перед Компанией вопросов охраны окружающей среды.

Под влиянием теории экологического права и глубокого понимания работниками Холдинга значимости охраны природы для настоящего и будущих поколений людей, стала возможной разработка Экологической стратегии ОАО «РЖД». С проникнутой озабоченностью сложившимся состоянием в экологии, верной оценкой происходящих в обществе волнений по поводу окружающей среды, с учетом состояния экологической безопасности на железнодорожном транспорте, разработчики формировали Экологическую стратегию. Изменения в самой Компании, создание Холдинга «Российские железные дороги», позитивные результаты реформы, — все это проходило под воздействием экологических идей о необходимости создания надежных гарантий по обеспечению благоприятной окружающей среды в пространстве воздействия всего транспортного комплекса

железных дорог. Экологическая стратегия является руководящим программным документом для всех филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», обязательная к принятию дочерними и зависимыми обществами Компании.

Требования, положения, другие предписания Экологической стратегии являются обязательными для всех субъектов железнодорожного транспорта при выполнении ими видов деятельности, где правила охраны окружающей среды должны неукоснительно исполняться. Формирование экологического правопорядка в сфере деятельности железных дорог осуществляется при соблюдении всех установленных регламентов, порядка взаимодействия, планирования, совместной реализации природоохранных мероприятий, при осуществлении экологического обучения, при проведении мониторинга и контроля в области экологической безопасности, при выполнении всех правил охраны окружающей среды и рационального природопользования.

Экологическая стратегия разработана в строгом соответствии с основными требованиями Экологической доктрины Российской Федерации и руководящими идеями Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, а также с учетом всех требований федеральных законов в сфере охраны окружающей среды.

Главной целью ОАО «РЖД» в сфере экологии является постоянная забота об укреплении гарантий обеспечения благоприятной окружающей среды и создание условий для здоровой жизни людей.

Достижение поставленной цели намечено осуществлять способами выполнения поставленных следующих стратегических ориентиров Компании в области экологии:

— снижение негативного воздействия на окружающую среду на 35% к 2015 г. и на 70% к 2030 г.;

— внедрение эффективных ресурсосберегающих природоохранных технологий и экологически чистых материалов, рациональное использование природных ресурсов;

— снижение энергоемкости перевозок: сокращение удельного расхода электроэнергии на тягу поездов на 14,4%, топлива — на 9,1%;

— повышение экологической безопасности и социальной ответственности деятельности Компании.

Реализация Экологической стратегии возможна при решении следующих задач:

1) в сфере охраны атмосферного воздуха:

— снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников;

— снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных источников (тепловозы и самоходный специальный подвижной состав);

2) в сфере охраны и рационального использования водных ресурсов:

— сокращение потребления водных ресурсов;

— увеличение объема оборотной и повторно используемой воды;

— снижение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты;

— недопущение сброса загрязненных сточных вод без очистки;

3) в сфере охраны и рационального использования земель, снижения негативного воздействия на почву:

— создание новых лесозащитных насаждений;

— применение новых технологий пропитки деревянных шпал с меньшим негативным воздействием на окружающую среду, применение экологически чистых железобетонных шпал;

— применение экологически чистых материалов при строительстве и ремонте пути;

— применение нового подвижного состава, не имеющего утечек масел и смазок, пылеобразования при перевозке сыпучих грузов, проливов на железнодорожное полотно нефтепродуктов;

— широкое внедрение в вагонах пассажирских поездов экологически чистых туалетов;

4) в сфере обращения с отходами производства и потребления:

— вовлечение отходов в хозяйственный оборот в качестве источников сырья и материалов;

— внедрение новых экологически чистых технологий использования и обезвреживания отходов;

— ликвидация экологического ущерба, связанного с прошлой хозяйственной деятельностью;

5) в сфере физического воздействия на живые организмы и природу: обеспечение соответствия шума и вибрации от подвижного состава действующим нормативам;

6) в сфере корпоративного управления природоохранной деятельностью:

— внедрение единых корпоративных принципов и норм экологического управления в Компании, соответствующих российскому природоохранному законодательству и международному стандарту ГОСТ Р ИСО 14001;

— учет экологических факторов в практике принятия управленческих решений;

— снижение риска возникновения аварийных ситуаций и повышение оперативности при ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций;

— повышение экологических требований к подвижному составу, топливу, транспортной инфраструктуре;

— обеспечение производственного экологического контроля, внедрение практики проведения экологических аудитов, совершенствование системы экологического страхования;

— повышение экономической эффективности природоохранной деятельности.

Успешное решение поставленных задач, создает обстановку, обеспечивающую достижение обозначенных в Экологической стратегии требований:

— снижение негативной нагрузки на окружающую среду;

— повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта (в современном мире инвестиционное сообщество уделяет вопросам экологии не меньшее внимание, чем вопросам экономики);

— интеграция в Евроазиатскую транспортную систему, приведение уровня безопасности железнодорожного транспорта к лучшим мировым стандартам;

— повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта;

— повышение экономической эффективности деятельности Компании;

— формирование имиджа экологически ответственной Компании.

Укрепление экологической безопасности осуществляется при внедрении в деятельность железнодорожного транспорта инновационных технологий, обеспечивающих охрану атмосферного воздуха, водных ресурсов, повышение использования и обезвреживания отходов производства, снижение выбросов парниковых газов, шумового воздействия. Реализация требований Экологической стратегии проходит при совершенствовании системы управления природоохранной деятельностью, при обеспечении мониторинга воздействия на окружающую среду, внедрении системы экологического менеджмента ГОСТ Р ИСО 14001, при внедрении «зеленых стандартов», АСУ «Экология».

Цели охраны окружающей среды на железнодорожном транспорте, несомненно, будут достигнуты, но для этого, кроме желаний иметь хорошую экологию, нужно учиться воплощать в практику все предписания российского законодательства, действующего в области охраны окружающей среды и рационального пользования природными ресурсами. Водный кодекс РФ, Федеральные законы «Об охране окружающей среды», «Об охране атмосферного воздуха», «Об отходах производства и потребления» и другие соответствующие нормативные правовые акты представляют добротную основу для установления экологического правопорядка. Но для обеспечения экологической безопасности недостаточно иметь только хорошие законы, их нужно уметь понимать и убеждаться в необходимости воплощать каждую правовую норму в реальный правопорядок, который и будет выражать экологическую безопасность.

На пути выполнения требований Экологической стратегии, как указано на странице рассматриваемого портала[1], Российские железные дороги добились в 2012—2014 гг. определенных результатов. На 9,3% снижены вы-

[1] URL: http://www.rzd-expo.ru/innovation/environmental_protection/activities_to_protect_water_resources/(дата обращения: 08.02. 2016).

бросы вредных веществ в атмосферу от стационарных источников; сокращен сброс недостаточно очищенных сточных вод в водные объекты на 14,6%. В этот период произошло повышение доли вовлечения отходов ОАО «РЖД» в хозяйственный оборот на 1,8%.

На скоростном участке Москва — Санкт-Петербург, констатируется в указанном источнике, в 2012—2014 гг. проведен инспекционный контроль 70 структурных подразделений, 11 филиалов ОАО «РЖД», ранее сертифицированных на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 14001-2007, которые подтвердили свое соответствие требованиям указанных стандартов. К АСУ «Экология» подключено около 6 тыс. пользователей ОАО «РЖД». Разработана и утверждена Концепция развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга «РЖД». Все это свидетельствует о том, что в Компании предпринимаются активные меры по укреплению экологической безопасности.

В соответствии с планом на 2015—2017 гг. предполагается снижение выбросов вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников на 4,3%. Снижен будет на 2,1% сброс недостаточно очищенных сточных вод в поверхностные водные объекты. Запланировано ежегодное сокращение выбросов парниковых газов более 100 тыс. т, внедрение технологий и оборудования для снижения шумового воздействия на окружающую среду. Кроме того, намечено и проведение мероприятий по внедрению в ЦДТВ и ЦДМВ системы экологического менеджмента в соответствии с требованиями стандарта ГОСТ Р ИСО 14001-2007. Продолжается осуществление природоохранной деятельности с использованием АСУ «Экология». Акционерное общество «Российские железные дороги» уделяет большое внимание снижению техногенного воздействия на окружающую среду, заботливо относится к обеспечению экологической безопасности на железнодорожном транспорте. В настоящее время более 3 тыс. линейных предприятий филиалов ОАО «РЖД» являются природопользователями, которые располагаются на территории, пролегающей от Калининграда до Южно-Сахалинска. К ним относятся локомотивные и вагонные депо, путевые машинные станции, предприятия дистанции, тепловодоснабжения, гражданских сооружений, пути, электроснабжения, сигнализации, централизации и блокировки.

Совместно с Центром промышленного сотрудничества Организации Объединенных Наций (ЮНИДО) при содействии Глобального экологического фонда ОАО РЖД приступило к реализации проекта «Экологически безопасная очистка стойких органических соединений и утилизация оборудования, содержащего полихлорбифенилы». Это новый пилотный в России проект в рамках реализации положений Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях 2001 г. Его результаты станут основой для распространения полученного опыта на предприятиях других отраслей промышленности. 23 октября 2013 г. Президент ОАО «РЖД» и Генеральный директор ЮНИДО подписали совместную Декларацию о под-

держке и продвижении экологически устойчивых решений в Российской Федерации.

ОАО «РЖД» поддерживает подходы к экологическим вопросам, основанные на принципе «не навреди природе», реализует меры, направленные на повышение ответственности за состояние окружающей среды, развивает и распространяет экологически безопасные технологии. Для реализации указанных подходов в компании и была принята выше обозначенная Экологическая стратегия.

Сущность Стратегии состоит в том, чтобы добиться снижения нагрузки от всех видов железнодорожной деятельности на окружающую среду к 2030 г. в два раза и обеспечить приоритет «зеленым технологиям».

Экологическая стратегия отмечена дипломом «Лучший экологический проект — 2008» Министерства природных ресурсов и экологии РФ за комплексный подход к охране окружающей среды. Стратегия также получила положительные отзывы Института проблем транспорта имени Н. С. Соломенко Российской академии наук, Комиссии Общественной палаты РФ по экологической политике и охране окружающей среды и была одобрена Международной научно-практической конференцией «Техносферная и экологическая безопасность на транспорте», проходившей 16—18 ноября 2010 г. в Санкт-Петербурге.

Экологическая стратегия ОАО «РЖД» — глубоко продуманный, содержательный документ, наполненный достоверной экологической информацией, позволяющей оценить работу Холдинга по укреплению экологической безопасности на железных дорогах. Для более полного и всестороннего изучения состояния экологической информации, отражающей работу Холдинга по охране окружающей среды, удобно и полезно обращаться к обозначенному порталу ОАО «РЖД». Важно отметить, что железнодорожный транспорт признан одним из наиболее экологически эффективных видов транспорта в мире. В свою очередь, в России экологические преимущества железнодорожных перевозок перед другими видами транспорта обеспечиваются в первую очередь широким использованием электрической тяги, которая значительно снижает загрязнение атмосферного воздуха территорий, прилегающих к железным дорогам.

Главной целью природоохранной деятельности ОАО «РЖД» является создание условий для минимизации негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду. Оценка перспектив и стратегических альтернатив развития природоохранной деятельности организации сформирована на основе трех сценариев развития, связанных, прежде всего, с экономической составляющей этой коммерческой структуры.

Для оперативного мониторинга и участия в разработке нормативных документов в области охраны окружающей среды и экологической безопасности, обеспечения эффективных и своевременных управленческих решений в 2015 г. в компании создан Международный центр по экологической безопасности в области железнодорожного транспорта.

Основными задачами Центра являются:

1) формирование и обеспечение соблюдения единой политики в области охраны окружающей среды, предупреждения транспортных происшествий с причинением вреда окружающей среде, жизни или здоровью граждан, на территории объектов железнодорожной инфраструктуры;

2) содействие в организации и координации исполнения решений в области охраны окружающей среды на железнодорожном транспорте, принятых СЖДТ СНГ и МСЖД;

3) подготовка рекомендаций по гармонизации нормативных правовых актов в сфере охраны окружающей среды на железнодорожном транспорте;

4) содействие в разработке общих для железнодорожного транспорта методических подходов в области экономики природопользования и охраны окружающей среды;

5) организация разработки и содействие реализации межгосударственных и региональных программ и проектов в области природопользования, экологической безопасности и информирования в части железнодорожного транспорта;

6) содействие развитию межгосударственной системы экологического мониторинга в целях сбора, оценки, прогноза и обмена экологической информацией в сфере железнодорожного транспорта;

7) разработка и совершенствование систем управления окружающей среды в области железнодорожного транспорта;

8) организация разработки и экспертизы проектов международных и межгосударственных стандартов по охране окружающей среды в сфере железнодорожного транспорта;

9) подготовка мотивированных предложений об утверждении или отклонении проектов международных и межгосударственных стандартов по охране окружающей среды в сфере железнодорожного транспорта;

10) участие в формировании программ разработки национальных международных межгосударственных стандартов в области охраны окружающей среды;

11) осуществление сотрудничества с международными техническими комитетами по стандартизации и метрологии;

12) формирование базы данных по международным межгосударственным стандартам в области охраны окружающей среды;

13) инициирование разработки международных проектов с подготовкой соответствующих обоснований, в том числе предложений в части исполнителей и заказчиков работ.

По итогам работы в 2013—2014 гг. Дирекция скоростного сообщения — филиала ОАО «РЖД» свидетельствует, что пластиковая упаковка и посуда, используемая в высокоскоростных поездах «Сапсан», полностью заменена на экологически чистую. За период с 2013 по 2015 гг. Центральной дирекцией мотор-вагонного подвижного состава — филиала ОАО «РЖД»

оформлено 34 экологических электропоезда, которые курсируют на всех 16 железных дорогах России. С 1 января 2014 г. в ОАО «РЖД» стартовал пилотный проект по раздельному сбору отходов.

7 октября 2015 г. в рамках Глобального форума — 2015 IPLA, на 2-й Всероссийской встрече: «Экологическая культура и образование: диалог регионов», которая прошла в Москве с 6 по 8 октября 2015 г., ОАО «РЖД» был вручен Диплом за участие в установлении рекорда России в категории: «Мероприятие в рамках природоохранных социально-образовательных проектов с участием представителей наибольшего количества разных субъектов РФ». Участие приняли 85 субъектов РФ.

17 марта 2015 г. ОАО «РЖД» получило награду за победу в номинации «За экологически ответственный бизнес» по итогам Всероссийского конкурса «Лучшие российские предприятия. Динамика, эффективность, ответственность — 2014», проведенного Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП).

Несколько ранее, в 2014 г. ОАО «РЖД» была вручена Высшая международная общественная награда — «Древо экологии» в номинации «За внедрение инновационных решений в области охраны окружающей среды», учрежденная Общественным фондом обеспечения экологической безопасности «Эко-безопасность». Награда «Древо экологии» является символом жизни и экологической безопасности.

Экологическая стратегия ОАО «РЖД» своим содержанием побуждает каждого субъекта — железнодорожника на:

— применение технологий перевозочного процесса, обеспечивающих минимизацию воздействия на окружающую среду;

— техническое перевооружение инфраструктуры железных дорог, модернизацию подвижного состава и приобретение нового подвижного состава с учетом экологических требований;

— учет экологических факторов в практике принятия управленческих решений;

— повышение экологичности филиалов-природопользователей ОАО «РЖД».

Воодушевленные требованиями Экологической стратегии работники железнодорожного транспорта стремятся к укреплению экологической безопасности.

В 2014 г. по сравнению с 2013 г. филиалами Компании значительно улучшены показатели по охране окружающей среды:

— снижение сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты на 1,3 млн м^3 (11%);

— снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников на 5 тыс. т (5,9%);

— увеличение доли вовлечения отходов производства в хозяйственный оборот на 1%.

Выполняя требования Экологической стратегии, Российские железные дороги в 2014 г. по сравнению с 2012 г. достигли достойных результатов в обеспечении охраны окружающей среды:

— снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников на 8 тыс. т (9,3%);

— снижение сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты на 1,8 млн $м^3$ (14,6%);

— увеличение доли вовлечения отходов в хозяйственный оборот на 1,8%.

В ОАО «РЖД» определены ориентиры в области охраны атмосферного воздуха к 2017 г. относительно 2012 гг., выраженные в следующем:

— снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников загрязнения на 15% в случае реализации «оптимистического» сценария, на 10% в случае реализации «консервативного» сценария и на 5% в случае реализации «пессимистического» сценария развития природоохранной деятельности;

— снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников загрязнения на 7% в случае реализации «оптимистичного» сценария, на 5% в случае реализации «консервативного» сценария и на 3% в случае реализации «пессимистичного» сценария развития природоохранной деятельности;

— снижение уровня годовой эмиссии парниковых газов на 5% в случае реализации «оптимистичного» сценария, на 3% в случае реализации «консервативного» сценария и на 0,5% в случае реализации «пессимистичного» сценария развития природоохранной деятельности.

Одновременно целевыми ориентирами ОАО РЖД к 2030 г. в области охраны атмосферного воздуха являются:

— снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников загрязнения на 55% в случае реализации «оптимистичного» сценария, на 35% в случае реализации «консервативного» сценария и на 10% в случае реализации «пессимистичного» сценария развития природоохранной деятельности;

— снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников загрязнения на 45% в случае реализации «оптимистичного» сценария, на 20% в случае реализации «консервативного» сценария и на 10% в случае реализации «пессимистичного» сценария развития природоохранной деятельности;

— снижение уровня годовой эмиссии парниковых газов на 15% в случае реализации «оптимистичного» сценария, на 10% в случае реализации «консервативного» сценария и на 5% в случае реализации «пессимистичного» сценария развития природоохранной деятельности.

В ОАО «РЖД» с взволнованным пониманием дают оценку фактам того, что основные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от железнодо-

рожного транспорта происходят вследствие сжигания органического топлива котельными, тепловозами, автотранспортными средствами, самоходным специальным подвижным составом.

Озабоченность усиливается тем, что на железнодорожном транспорте пока существуют и такие проблемы, как:

— наличие объектов, не отвечающих современным экологическим нормативам;

— недостаточный уровень финансирования, который не позволяет проводить полноценное техническое перевооружение и модернизацию объектов с использованием современного экономичного и экологичного оборудования;

— невозможность использования на некоторых объектах ОАО РЖД (особенно в регионах Сибири и Дальнего Востока) экологически чистых видов топлива.

Холдинг не ограничивается только выявлением и фиксацией проблем в сфере охраны окружающей среды на железнодорожном транспорте, постоянно идет процесс поиска соответствующих путей и способов решения вопросов совершенствования и укрепления мер по обеспечению экологической безопасности.

Для стационарных источников повышенной опасности воздействия на окружающую среду планируется и осуществляется:

— внедрение современных экологически чистых и ресурсосберегающих технологий;

— широкое использование экологически чистых видов топлива;

— применение модульных котельных с автоматизированными процессами горения в зависимости от температуры наружного воздуха, что дает значительную экономию топлива и сокращение вредных выбросов в атмосферу;

— внедрение современных котельных агрегатов, использующих вторичные энергоресурсы;

— разработка и применение альтернативных источников тепло- и электроснабжения;

— использование возобновляемых источников энергии.

Для совершенствования передвижных транспортных средств предусматривается и реализуется:

— расширение полигона использования электротяги;

— разработка и внедрение новых экономически и экологически эффективных силовых установок;

— разработка и внедрение локомотивов, использующих альтернативные дизельному виды топлива (газотурбовозы, газотепловозы и др.);

— разработка и внедрение новых технологий по очистке продуктов горения от вредных веществ (катализаторы, фильтры, нейтрализаторы);

— применение новых технологий покраски вагонов, обеспечивающих

снижение расхода лакокрасочных материалов, снижение тепловых потерь (для пассажирских вагонов) и выбросов загрязняющих веществ в атмосферу;

— использование подвижного состава, не имеющего испарений или утечек при перевозке опасных грузов, пылеобразования при перевозке сыпучих грузов, проливов на железнодорожное полотно нефтепродуктов;

— внедрение методов безразборной диагностики и регулировки двигателей тепловозов на пунктах экологического контроля;

— завершение перехода с печного (угольного) отопления пассажирских вагонов на электроотопление и отопление на экологически чистых пеллетных котлах.

В качестве первоочередных мер до 2017 г. ОАО «РЖД» поставлена задача выполнения продуктивных природоохранных мероприятий:

— ускорение программы технического перевооружения тепловозов новыми двигательными установками и закупка новых современных типов тепловозов со сниженным на 30% выбросом вредных веществ;

— установка пылегазоулавливающего оборудования на стационарных источниках вредных выбросов;

— замена изношенного пылегазоулавливающего оборудования на стационарных источниках вредных выбросов, в первую очередь, в котельных.

Учитывая состояние экологической безопасности железнодорожного транспорта, в настоящее время возрастает роль и значимость «зеленой логистики». Одной из составляющих данного понятия являются контрейлерные перевозки, обеспечивающие транспортировку по железной дороге большегрузных прицепов, полуприцепов, трейлеров, что обеспечивает снижение выбросов вредных веществ и парниковых газов в атмосферу от автотранспорта.

Контрейлерные перевозки в перспективе позволят перевозить грузы на дальние расстояния без значительного ущерба для окружающей среды. На 1 тонно-километр выбросы парниковых газов в атмосферу от большегрузного автотранспорта почти в четыре раза выше, чем от железнодорожного транспорта.

Технологии контрейлерных перевозок могут быть реализованы ОАО «РЖД» в ближайшее время. Это обусловливается тем, что идет процесс ужесточения требований российского природоохранного законодательства, повышается загруженность федеральных автомобильных трасс и их неудовлетворительное состояние, устанавливается сезонное ограничение движения большегрузного автотранспорта, усиливается его воздействие на окружающую среду.

Компания является одним из основных перевозчиков грузов и пассажиров в стране, при этом доля ОАО «РЖД» в загрязнении окружающей среды России составляет менее 1% по выбросам вредных веществ в атмосферу от стационарных источников, сбросу загрязненных сточных вод в

поверхностные водные объекты, образованию отходов производства и потребления.

Реализация задачи Экологической стратегии и осуществление технического перевооружения компании, проводимые с применением инновационного оборудования и технологий, позволили в 2014 г. обеспечить: снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников в 2,4 раза; сокращение сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в 3,6 раза; увеличение обезвреживания и вовлечения отходов в хозяйственный оборот в 1,3 раза, по сравнению с 2003 г.

Такое снижение воздействия на окружающую среду достигнуто за счет четырех важнейших направлений экологической деятельности ОАО «РЖД»:

— реализация инвестиционных проектов;

— техническое перевооружение отрасли;

— наличие системы управления природоохранной деятельностью;

— обеспечение мониторинга за воздействием на окружающую среду.

С большой озабоченностью ОАО «РЖД» проводит мероприятия в сфере охраны и бережного использования водных ресурсов.

Общий объем водопотребления подразделениями филиалов ОАО «РЖД» в 2013 г. составил 111,91 млн м^3, в том числе: на хозяйственно-питьевые нужды 54,95 млн м^3, производственные нужды — 49,16 млн м^3, другие цели — 7,8 млн м^3.

За период с 2007 по 2013 гг. общее потребление воды в подразделениях ОАО »РЖД» снизилось на 50,8 млн м^{3,}, или на 31,2%, использование воды на производственные нужды уменьшилось на 31,7 млн м^3, или на 39,2%.

Потребление воды на железнодорожном транспорте уменьшается за счет сокращения ее нерационального расходования, широкого внедрения водосберегающих технологий, за счет устройства систем оборотного водоснабжения и повторного использования воды. В целом, по ОАО «РЖД» доля повторного использования воды в 2013 г. составила 27,4%, от показателей нормирования и приборного учета водопотребления.

Объем сброса сточных вод на объектах ОАО «РЖД» в 2013 г. составил 61,99 млн м^3. В поверхностные водные объекты сброшено 14,923 млн м^3 сточных вод, в том числе:

— 2,599 млн м^3 — нормативно очищенных;

— 0,540 млн м^3 — нормативно чистых;

— 11,199 млн м^3 — недостаточно очищенных;

— 0,586 млн м^3 — без очистки.

Сброс сточных вод на рельеф местности составил всего 0,836 млн м^3 сточных вод, в том числе:

— 0,012 млн м^3 — нормативно очищенных;

— 0,015 млн м^3 — нормативно чистых;

— 0,782 млн м^3 — недостаточно очищенных;

— 0,026 млн м^3 — без очистки.

Сброс сточных вод в муниципальные системы канализации составил 46,519 млн м^3, в том числе:

— 44,193 млн м^3 — с качеством, соответствующим договору с организациями водопроводно-канализационного характера;

— 2,326 млн м^3 — с качеством, не соответствующим договору с организациями водопроводно-канализационного характера.

По сравнению с 2007 г. произошло сокращение на 26% сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты. Снижение сбросов загрязненных сточных вод достигнуто за счет реконструкции и строительства канализационных очистных сооружений, внедрения маловодных технологий при отмывке внутренних поверхностей цистерн, мойке пассажирских вагонов и деталей подвижного состава.

В связи с физическим и моральным износом действующих очистных сооружений и нехваткой мощностей очистных сооружений сохраняется сброс недостаточно очищенных сточных вод.

Пока еще имеет место сброс сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности в шести филиалах ОАО «РЖД», что является недопустимым и требует принятия мер для полной ликвидации подобных сбросов.

Наличие отдельных экологически неблагополучных объектов на железнодорожном транспорте создает предпосылки для действующих и потенциальных рисков. К ним относятся таких, как: наложение ограничений на деятельность объектов филиалов ОАО «РЖД», не соответствующих нормам экологической безопасности, вплоть до полного запрещения их функционирования; рост расходов ОАО «РЖД» на экологические платежи и штрафы за превышение предельно допустимых норм сбросов; снижение имиджа ОАО «РЖД» как загрязнителя окружающей среды.

В ОАО «РЖД» для устранения экологически вредных факторов и улучшения состояния экологической безопасности принимаются плодотворные решения и соответствующие им меры, в числе которых:

— строительство и реконструкция сооружений по очистке хозяйственно-бытовых, производственных и ливневых сточных вод с внедрением современных эффективных технологий сбора, очистки и повторного использования воды;

— внедрение полного приборного учета водопотребления и водоотведения;

— обеспечение персонала необходимыми документированными процедурами, направленными на согласованное управление сбросами в окружающую среду функциональными единицами ОАО «РЖД».

В качестве первоочередных мер до 2017 г. поставлена задача проведения следующих мероприятий природоохранного характера:

— срочное строительство сооружений по очистке сточных вод, сбрасы-

ваемых в настоящее время без очистки в водные объекты и на рельеф местности;

— строительство и реконструкция сооружений по очистке недостаточно очищенных сточных вод, сбрасываемых в водные объекты и на рельеф местности, которые в настоящее время не очищаются до нормативов;

— строительство и реконструкция сооружений по очистке недостаточно очищенных сточных вод, сбрасываемых в муниципальные системы канализации, которые в настоящее время не очищаются до нормативов.

В филиалах ОАО «РЖД» ежемесячно, начиная с июля 2013 г., проводятся, как нами уже отмечалось в предыдущих научных исследованиях[1], экологические акции «Зеленые пятницы», направленные на экономию топливно-энергетических ресурсов, снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, минимизацию потребления водных ресурсов, уменьшение объемов захоронения отходов, воспитание экологической культуры.

В результате проведения этих акций в течение года:

— высажено более 20 тыс. деревьев и кустарников;

— озеленена территория на площади 229 га;

— приведена в порядок территория на площади более 31 га;

— собрано и вывезено на полигоны для захоронения более 10 тыс. т отходов;

— сокращено потребление топливно-энергетических ресурсов на 2,5 тыс. т;

— сокращены выбросы вредных веществ в атмосферу на 0,5 тыс. т;

— снижено потребление электроэнергии на 3,3 млн кВт/ч.

ОАО «РЖД» в своей деятельности постоянно ориентируется на охрану окружающей среды что поддерживает Всероссийское экологическое движение «Зеленая Россия». Коллектив ОАО «РЖД» принял участие в первом (август 2013 г.) и во втором (август 2014 г.) Всероссийских экологических субботниках «Зеленая Россия». В субботниках участвовали 464 тыс. сотрудников компании, в том числе 4 тыс. юных железнодорожников — воспитанников детских железных дорог, учащихся школ и интернатов ОАО «РЖД». В ходе субботников:

— ликвидировано 1895 несанкционированных свалок;

— вывезено на полигоны 23,6 тыс. т отходов;

—очищено от мусора 2850 га полосы отвода железных дорог и производственных площадок.

Природоохранные мероприятия в Компании выполняются в составе ежегодно реализуемых инвестиционных проектов, направленных на обеспечение экологической безопасности. Инвестиции на охрану окружающей

[1] См., например: *Духно Н. А., Ивакин В. И.* К вопросу о правовом регулировании обеспечения экологической безопасности на железнодорожном транспорте//Аграрное и земельное право. 2015. № 7. С. 110—120.

среды за счет средств данных проектов и мероприятий, имеющих экологическую составляющую, в 2011 г. составили 1,9 млрд руб., в 2012 г. — 2,361 млрд руб., в 2013 г. — 3,662 млрд руб., в 2014 г. — 2, 543 млрд руб.

С момента образования ОАО «РЖД» в 2003 г. по 2014 г. инвестиции на охрану окружающей среды в компании составили 19,243 млрд руб. За этот период построено и реконструировано 145 природоохранных объектов. Поставлено на железные дороги более 760 единиц природоохранного оборудования (по очистке сточных вод, пылегазоулавливанию, обезвреживанию отходов), более 1000 единиц технических средств и оборудования для ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций с разливом нефтепродуктов. Для экологических лабораторий поставлено: более 1000 единиц лабораторного оборудования и приборов, 76 лабораторий на автомобильном ходу и 8 вагонов-лабораторий с комплектами аналитического оборудования.

Большое место в Экологической стратегии отведено и безопасному обращению с отходами. В процессе хозяйственной деятельности структурных подразделений ОАО »РЖД» образуется порядка 600 наименований отходов, часть из которых специфична для железнодорожного транспорта. В 2013 г. в ОАО »РЖД» образовалось 2 609,8 тыс. т отходов. По степени опасности они разделены на следующее классы:

— 1 класс опасности (чрезвычайно опасные) — 0,151 тыс. т.;
— 2 класс опасности (высокоопасные) — 0,841 тыс. т.;
— 3 класс опасности (умеренно опасные) — 308,154 тыс. т.;
— 4 класс опасности (малоопасные) — 317,665 тыс. т.;
— 5 класс опасности (практически неопасные) — 1983,02 тыс. т.

Для каждого класса отходов установлен свой особый порядок обращения, согласующийся с требованиями законодательства по охране окружающей среды.

В период с 2003 по 2007 гг. отмечалось увеличение объемов использования и обезвреживания отходов. Снижение этих показателей в 2008—2009 гг. вызвано структурными преобразованиями в ОАО »РЖД» и выделением ряда филиалов, где осуществлялось в значительных объемах использование отходов. В 2010 г. по сравнению с 2008 г. вновь начался рост использования и обезвреживания отходов.

В 2013 г. использование и обезвреживание отходов достигло 44,2% от их общего объема образования, с учетом накопления на начало года. Использование отходов осуществлялось в основном в технологических процессах в качестве источников топлива, сырья и вторичных материалов.

Одной из наиболее острых проблем в работе с отходами является перегруженность региональных полигонов промышленных отходов и отсутствие у некоторых из них лицензии на деятельность по обращению с отходами.

В области обращения с отходами производства и потребления ОАО «РЖД» ставит перед собой определенные ориентиры к 2017 г. Ориентира-

ми являются: повышение уровня использования и обезвреживания отходов структурных подразделений филиалов ОАО »РЖД» на 8%, в случае реализации «оптимистичного» сценария, на 6%, в случае реализации «консервативного» сценария, и на 4% в случае реализации «пессимистичного» сценария развития природоохранной деятельности по сравнению с уровнем использования и обезвреживания отходов 2012 г.

К 2030 г. ориентирами являются: повышение уровня использования и обезвреживания отходов в структурных подразделениях филиалов на 16% в случае реализации «оптимистичного» сценария, на 12% в случае реализации «консервативного» сценария, и на 8% в случае реализации «пессимистичного» сценария развития природоохранной деятельности по сравнению с уровнем использования и обезвреживания отходов 2012 г.

Достижение указанных целей возможно при разработке и внедрении экологически и экономически эффективных технологий обращения с отходами производства и потребления, специфичных для железнодорожного транспорта, таких как:

— сортировка отходов для последующего использования их в качестве вторичных ресурсов;

— разработка и внедрение экологически чистых технологий использования отходов в качестве топлива;

— внедрение экологически чистых технологий утилизации отходов 3 и 4 классов опасности;

— использование технологий регенерации масел и смазок, электролитов аккумуляторных батарей, нефтесодержащих отходов с получением вторичных продуктов;

— использование в поездах дальнего следования одноразовой биопосуды вместо пластиковой;

— широкое применение малоотходных технологий.

Результатом реализации данных направлений, помимо прямых экологических эффектов, должно стать получение дополнительных доходов и сокращение затрат на природоохранную деятельность за счет:

— реализации продуктов сортировки и переработки отходов;

— предоставления экологических услуг сторонним организациям;

— замещения покупного тепла и электроэнергии собственной генерацией на установках утилизации отходов с получением тепла и электрической энергии.

В качестве первоочередных мер до 2017 г. планируется проведение следующих природоохранных мероприятий:

— сокращение накопленных объемов отходов за предыдущие годы хозяйственной деятельности;

— реализация пилотных проектов по замене посуды из пластика на биопосуду (со сроком разложения в земле не более года) на железнодорожных вокзалах и пассажирских поездах;

— внедрение раздельного сбора отходов;

— инициирование совершенствования законодательства РФ в части обращения с твердыми бытовыми отходами;

— реализация Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях.

Современная обстановка на железнодорожном транспорте и состояние экологической безопасности побуждают ОАО «РЖД» заботливо проводить огромную работу по сохранению окружающей среды. Холдинг ведет постоянную работу, устремленную к укреплению экологической безопасности, стремясь воплощать в транспортные отношения требования не только отечественного законодательства в сфере охраны окружающей среды, но и международного права в сфере экологии. Компания ориентируется на предписания Европейской экономической комиссии ООН и Всемирной организацией здравоохранения, данные в связи с ростом перевозок транспортным комплексом и увеличением техногенного воздействия на окружающую среду, в которых рекомендуется отдавать предпочтение наиболее экологичным видам транспорта, в том числе железнодорожному.

Железнодорожный транспорт в мире признан одним из наиболее экологичных видов транспорта. По удельному потреблению энергетических ресурсов он значительно отличается от других видов сообщений. При их одинаковом расходе железными дорогами выполняется значительно больший объем перевозочной работы. Энергетическая эффективность железнодорожного транспорта в 2—3 раза выше автомобильного, как в грузовых, так и в пассажирских перевозках.

Выбросы парниковых газов в атмосферу у большегрузного транспорта составляют 89 г/ткм, а на железных дорогах этот показатель равен 24 г/ткм, т.е. в 3,7 раза меньше. Это стало весомым аргументом в пользу стальных магистралей.

Для инфраструктуры железных дорог требуется значительно меньше отвода земли, чем для других видов транспорта. Максимальная ширина земляного полотна двухпутной железнодорожной линии составляет около 15 м, автомобильной дороги на две полосы движения в каждом направлении — 30 м, в три полосы — 35 м. Для водного транспорта ширина канала большого габарита составляет 55 м. Раздел 7 Экологической стратегии обозначен как «Рациональное использование и охрана земель, снижение негативного воздействия на почву», в нем указаны требования к защите прилегающих к объектам железнодорожной инфраструктуры земель от негативного воздействия стационарных объектов и передвижных транспортных средств.

Для более успешной работы по устранению причин, способствующих снижению уровня экологической безопасности, выявлены наиболее опасные источники, угрожающие природной среде. К ним отнесены: загрязнение нефтепродуктами территорий промывочно-пропарочных станций, нефтеналивных станций, депо; проникновение в почву экологически

вредных антисептиков, которыми пропитаны использующиеся шпалы; бактериальное загрязнение путей и прилегающих территорий вследствие использования старых типов туалетов в пассажирских вагонах.

Серьезную озабоченность представляют загрязнения земель от «накоплений прошлых лет», которые оказывают негативное влияние на окружающую среду.

Для ликвидации таких загрязнений разработаны решения и способы их воплощения в практику работы железных дорог:

— очищение и озеленение полосы отвода;

— закупка современных тепловозов, модернизация тепловозов, внедрение новых двигателей с улучшенными экологическими характеристиками, что обеспечит уменьшение загрязнения почв нефтепродуктами и тяжелыми металлами;

— широкое внедрение экологически чистых туалетных комплексов в пассажирских поездах и на станциях;

— закупка подвижного состава, исключающего проливы и просыпания опасных грузов;

— использование экологически чистых материалов при строительстве и ремонте пути;

— ликвидация экологического ущерба от прошлой хозяйственной деятельности.

В России экологические преимущества железнодорожного транспорта обеспечиваются в первую очередь широким применением электрической тяги, которая исключает загрязнение атмосферного воздуха, прилегающих территорий, и в то же время на нее приходится значительная доля перевозок. На Российских железных дорогах более 85% грузов и 80% пассажиров перевозится электрической тягой.

На таких протяженных полигонах, как Мурманск—Владивосток, Смоленск—Владивосток, перевозки осуществляются на электротяге.

Но пока как в России, так и в мире, еще существует и тепловозная тяга, которая, естественно, по экологичности не сравнима с электрифицированными линиями. Сравнивая состояние электрификации Российских железных дорог с иными государствами, видно, что «в США железные дороги фактически не электрифицированы. То есть по существу они отстают от технико-экономического уровня советских железных дорог 50-летней давности»[1].

Развитие железнодорожных аэроэкспрессов, скоростного железнодорожного сообщения (на примере Сапсана) позволяет снижать пассажирские автомобильные перевозки и соответственно улучшать экологическую обстановку в мегаполисах и регионах.

Реализация проекта Московской кольцевой железной дороги позволит

[1] *Шумейно И*. Мифы из воздуха. Климат-контроль // Литературная газета. 2015. 24—31 дек.

не только помочь столице в решении транспортной проблемы, но и, по расчетам специалистов, снизить вредные выбросы от автотранспорта на 16,6 млн т CO_2.

Экологичность железнодорожного транспорта актуальна в больших городах и в регионах с высокой плотностью населения, так как при значительных объемах перевозок железнодорожным транспортом оказывается меньшее воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

Проведенные в 2013 г. мероприятия по реконструкции инфраструктуры, замене (ремонту) тягового и подвижного состава обеспечивают снижение техногенного воздействия на окружающую среду.

Осуществлены работы по модернизации тепловозов ТЭ10 с заменой дизеля Д100 на Д49 (в количестве 120 единиц), которые позволяют обеспечить снижение вредных веществ в атмосферу на 6%.

Произведена закупка деревянных шпал пропитанных только экологичными антисептиками 4 класса опасности (типа ЖТК, ЖНП). С момента образования компании на сети железных дорог уложено более 118 тыс. км пути на железобетонных шпалах или 67% от развернутой длины железных дорог. В 2014 г. протяженность бесстыкового пути увеличилась на 2,4 тыс. км.

За период с 2013 по 2014 гг. ОАО «ФПК» приобретены пассажирские вагоны (661 единица) с экологически чистыми туалетами закрытого типа с баками-сборниками, использование которых предотвращает загрязнение железнодорожного полотна и прилегающей территории. В настоящее время практически каждый третий пассажирский вагон оборудован данными туалетными устройствами. Закупка новых и модернизация существующих пассажирских вагонов производится только с такими современными экологичными туалетными устройствами.

Большое значение уделяется модернизации системы управления природоохранной деятельностью Российских железных дорог. Проводимые в настоящее время в ОАО «РЖД» структурные преобразования коренным образом меняют механизмы управления процессами его функционирования. Масштабные изменения в структурах требуют создания эффективной системы управления природоохранной деятельностью в холдинге «Российские железные дороги».

В ОАО «РЖД» разработаны и утверждены: Концепция развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга «Российские железные дороги» (распоряжением ОАО «РЖД» от 6 августа 2012 г. № 1575р); Программа перехода к целевому состоянию системы управления природоохранной деятельностью ОАО «РЖД» на 2015—2016 годы (распоряжение ОАО «РЖД» от 16 июня 2014 г. №1429р).

На всех 16 железных дорогах Компании функционируют центры охраны окружающей среды, включающие экологические лаборатории. На данные центры возлагаются функции организаторов обеспечения экологической безопасности в филиалах Компании. Главная их задача — осуществ-

ление единой экологической политики ОАО «РЖД» и контроль за соблюдением экологических стандартов и регламентов линейными предприятиями филиалов Компании. Особая роль отводится экологическим лабораториям, компетентность которых позволяет линейным предприятиям принимать упреждающие меры по повышению эффективности работы природоохранных объектов. Большая значимость экологических лабораторий видна при ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций.

Завершилось внедрение автоматизированной системы управления природоохранной деятельностью в ОАО «РЖД» (АСУ «Экология»), к которой подключено 5 965 пользователей Компании.

В составе передвижного выставочно-лекционного комплекса ОАО «РЖД», размещенного в специализированном поезде, подготовлена и демонстрируется экспозиция с инновационными технологиями в области охраны окружающей среды в ОАО «РЖД» и информация по системе управления природоохранной деятельностью.

В ОАО «РЖД» разработана и реализуется система непрерывного образования в области охраны окружающей среды. Все специалисты Компании, занимающиеся вопросами экологии, регулярно повышают квалификацию преимущественно в Научно-производственном центре по охране окружающей среды (филиал ОАО «РЖД»), а также в железнодорожных вузах. В 2014 г. такую подготовку прошли около 3 тыс. руководителей и специалистов Компании.

В Научно-производственном центре по охране окружающей среды в 2012 г. введено в эксплуатацию новое здание Учебного экологического корпуса. В Учебном центре разместились: учебная аудитория, конференц-зал, 36 гостиничных номеров для проживания иногородних обучающихся, кафе. Все это позволит увеличить количество слушателей более чем в два раза. Здание центра может служить учебным полигоном по ресурсо- и энергосбережению. При его строительстве применены архитектурные и инженерные решения, позволяющие экономить тепло, электричество и воду, не снижая при этом уровень комфорта. Стены возведены из энергоэффективного и экологически чистого материала. Инженерные коммуникации объединены системой диспетчеризации. Освещение и температура в помещении управляются компьютером. Наружное освещение здания осуществляется за счет солнечных батарей.

ОАО «РЖД» применяет механизмы добровольной экологической ответственности. В 2012—2014 гг. 70 структурных подразделений 11 филиалов, обеспечивающих скоростное движение Москва—Санкт-Петербург, прошли проверку сертифицирующего органа на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 14001 «Системы экологического менеджмента». В 2014 г. распоряжением Президента компании ОАО «РЖД» утверждена Программа мероприятий по внедрению в ЦДТВ и ЦДМВ системы экологического менеджмента в соответствии с требованиями стандарта ГОСТ Р ИСО 14001-2007.

Большое внимание уделяется техническому перевооружению и ресурсосбережению ОАО «РЖД», что обеспечивает снижение негативного воздействия на окружающую среду. Техническое перевооружение ОАО «РЖД», снижающее воздействие на окружающую среду, включает следующие основные мероприятия:

— замена устаревших двигателей на современные, энергоэффективные и более экологичные при капитальном ремонте тепловозов;

— замена деревянных шпал на железобетонные, или композитные при капитальном ремонте пути;

— применение деревянных шпал, пропитанных антисептиками 4 класса опасности;

— внедрения нового, энергоэффективного и экологичного тягового подвижного состава;

— перевод котельных на экологически чистые виды топлива, внедрение пылегазоулавливающего оборудования;

— повышение эффективности выработки и использования тепловой энергии для отопления производственных помещений;

— внедрение энергосберегающих технологий;

— внедрение водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения;

— совершенствование нормирования потребления топливно-энергетических ресурсов, в том числе на основе приборного учета.

В ОАО «РЖД» ежегодно реализуются инвестиционные проекты «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» и «Обеспечение экологической безопасности».

Внедряемые технические средства и технологии позволяют снижать расход топлива в тяговой и стационарной энергетике. В частности, в тяговой энергетике при использовании на тепловозах систем автономного подогрева дизеля на 10—16% сокращается расход топлива при простое тепловозов в «горячем» состоянии. Внедрение модульных котельных, работающих на газе, взамен котельных, работавших на угле и мазуте, существенно сокращает количество выбросов вредных веществ в атмосферу. Развивается процесс внедрения ресурсосберегающих технологий таких, как «Умный вокзал», светодиодное освещение, автоматизированные центральные тепловые пункты, энергооптимальное расписаний движения пассажирских и грузовых поездов, системы автоведения на локомотивах.

ОАО «РЖД, как крупнейший корпоративный потребитель энергоресурсов в России, придает большое значение энергосбережению и повышению энергоэффективности. Основные результаты деятельности ОАО «РЖД» в области энергосбережения за 2010—2013 гг. свидетельствуют о том, что:

— построены системы энергетического менеджмента в холдинге «РЖД»;

— завершено создание автоматизированной системы коммерческого

учета электроэнергии;

— на большинстве железных дорог внедрены автоматизированные системы учета топливно-энергетических ресурсов;

— на основных направлениях движения пассажирских и грузовых поездов разработаны и внедрены энергооптимальные расписания;

— в пассажирском и грузовом движениях локомотивы оснащены системами «автомашинист ведения поезда» с регистратором параметров движения;

— тепловозы оборудованы системами автономного подогрева дизеля;

— создана Единая автоматизированная система учета дизельного топлива (ЕАСУ ДТ);

— разработана и реализуется концепция «Умный вокзал» при строительстве и модернизации вокзальных комплексов железных дорог;

— осуществляется внедрение энергоустановок на основе использования возобновляемых источников энергии;

— осуществляется внедрение систем энергоэффективного освещения парков станций, локомотивных депо, офисных помещений, железнодорожных вокзалов с интеллектуальной системой управления;

— производится массовое внедрение светодиодных систем освещения на жестких поперечинах, высокомачтовых осветительных установках;

— осуществляется замена заградительных, предупредительных, выходных и маршрутных мачтовых светофоров на светофоры с модулями светодиодных светооптических систем;

—производится внедрение комплектных трансформаторных подстанций с однофазным трансформатором с литой изоляцией КТПОЛ-1,2/10(6) и регулированием вторичного напряжения.

Кроме того, ОАО «РЖД» активно ведет работы по внедрению новых экономичных, экологически чистых отопительных систем: газовых инфракрасных излучателей, систем инфракрасного электрического обогрева, с использованием тепловых насосов, гелиоустановок и других экологически чистых технологий для обогрева помещений.

Одной из причин негативного воздействия железных дорог на окружающую среду является наличие устаревшего парка подвижного состава, который загрязняет атмосферный воздух, почву и требует более частого текущего и капитального ремонта. В результате заводы по ремонту подвижного состава, локомотивные и вагонные депо также сохраняют повышенный уровень нагрузки на окружающую среду. Замена старого подвижного состава во многом зависит от экономики страны, где остро требуется развитие промышленного производства на современных технологиях, способных изготавливать новые экологически чистые вагоны и локомотивы.

ОАО «РЖД» уделяет большое внимание вопросу обновления парка подвижного состава и, соответственно, повышению его экологичности. Ком-

пания совместно с ведущими машиностроительными заводами и транспортными институтами разработали рекомендованные к производству образцы локомотивов, использующих газомоторное топливо, двух- и трехдизельные маневровые локомотивы. Проходит испытания для дальнейшего массового использования перспективный образец маневрового локомотива с полной гибридной силовой установкой.

За период с 2003 по 2013 гг. только на реализацию мероприятий инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» направлено более 5,32 млрд руб., в результате чего:

— построено и реконструировано 134 природоохранных объекта;

— поставлено в филиалы ОАО «РЖД» более 764 единиц природоохранного оборудования (по очистке сточных вод, пылегазоулавливанию, обезвреживанию отходов), более 1000 единиц технических средств и оборудования для ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций с разливом нефтепродуктов;

— приобретено 69 лабораторий на автомобильном ходу и 8 вагонов-лабораторий с комплексами аналитического оборудования;

—для экологических лабораторий поставлено более 750 единиц лабораторного оборудования и приборов.

Сумма экологических платежей, начисленных ОАО »РЖД» за загрязнение окружающей среды, составила в 2013 г. 226,1 млн руб. Доля сверхнормативных платежей в целом по ОАО «РЖД» составила в 2013 г. 47,1 млн руб. или 20,8% от суммы внесенных платежей. Наибольшую долю в экологических платежах как за допустимое, так и за сверхнормативное воздействие на окружающую среду, занимает плата за размещение отходов.

Финансовые средства, направляемые ОАО »РЖД» на природоохранную деятельность, позволяют сокращать уровень негативного воздействия на окружающую среду, обеспечивать структурные подразделения филиалов нормативной экологической документацией и, вследствие этого, минимизировать экологические платежи за сверхнормативные выбросы.

Особенно актуальным в настоящее время становится вопрос управления экологическими рисками. В связи с ожидаемым на государственном и региональном уровнях ужесточением требований к охране окружающей среды экологические платежи ОАО »РЖД» в ближайшее время могут возрасти в десятки раз. В этом случае экологический финансовый риск для ОАО «РЖД» (экологические платежи и штрафы) возрастает многократно, что может существенно повлиять на финансовую стабильность и репутацию ОАО «РЖД».

Реализация Экологической стратегии сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению запланированных целей. Экологические риски объединены в пять основных групп.

Первая группа — макроэкономические риски: отмечаемое многими снижение темпов роста мировой и национальной экономики находит свое отражение и в деле охраны окружающей среды. В России заметно умень-

шились инвестирования, сохраняется высокий уровень инфляции, происходит резкое колебание курса национальной валюты. В сложившихся условиях падения экономики сокращаются расходы государственного бюджета на железнодорожный транспорт. Эти макроэкономические факторы оказывают значительное влияние на экономическую деятельность ОАО «РЖД», что не может не влиять на финансирование природоохранных мероприятий, направленных на реализацию Экологической стратегии.

Вторая группа — законодательные риски: изменения законодательных требований, ужесточение регуляторных механизмов могут затруднить выполнение природоохранных мероприятий, выраженных в Экологической стратегии. При отсутствии своевременного реагирования на изменения законодательства существуют риски несоответствия деятельности ОАО «РЖД» установленным требованиям.

Третья группа — техногенные, природные и социальные риски: возникающие крупные катастрофы техногенного, природного или социального характера могут существенно повлиять на показатели природоохранной деятельности, а также вызвать потребность дополнительных капиталовложений со стороны ОАО «РЖД», что может привести к отвлечению средств от мероприятий по реализации Экологической стратегии.

Четвертая группа — инновационные риски: основным инновационным риском является отсутствие высокоинтеллектуальных кадров, недостаточное техническое обеспечение исследовательских центров, крайне малый объем НИОКР, что может привести к снижению темпов инновационного развития природоохранной деятельности.

Пятая группа — риски, связанные со структурной реформой ОАО «РЖД»: структурная реформа в ОАО «РЖД» и организационное развитие Холдинга привело к образованию новых филиалов, дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» и соответствующему перераспределению задач, функций и ответственности между ними. Взаимодействие в сфере природоохранной деятельности между ОАО «РЖД», дочерними и зависимыми обществами осуществляется на основании заключения соответствующих соглашений.

Управление рисками при реализации Экологической стратегии обеспечивает возможность своевременной и эффективной выработки мер по их предотвращению или снижению ущерба от их наступления. Управление указанными рисками наиболее целесообразно осуществлять в комплексе с мероприятиями по мониторингу Программы реализации Экологической стратегии.

В соответствии с Программой перехода к целевому состоянию системы управления природоохранной деятельностью холдинга «РЖД» в 2013 г. разработана Методика выявления, идентификации, оценки, ранжирования и разработки мероприятий по управлению экологическими рисками.

Как уже говорилось, Стратегия принята на период до 2017 г., должна постоянно обновляться. В настоящее время нужны сведения текущего го-

да, и созданный Портал позволяет оперативно отражать самые новые сведения о состоянии экологической безопасности на железных дорогах. Портал следует превратить в живой организм, оперативно отражающий всю информацию о деятельности Компании в деле охраны окружающей среды. Открытость, гласность, своевременность и достоверность экологической информации о состоянии окружающей среды сегодня создают благоприятные условия для доступности ее каждому, что способствует повышению экологической культуры, побуждает ответственно относиться к природе. Достоверная экологическая информация способствует укреплению порядка, при котором возможен достойный уровень экологической безопасности на Российских железных дорогах.

УДК 347.2+656.2

© Васильева Татьяна Юрьевна
— начальник юридического отдела Муниципального
казенного учреждения «Земельное управление»
г. Чебоксары — Чувашия

СОВРЕМЕННЫ ВИДЫ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ В СФЕРЕ ЗЕМЕЛЬНО-ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ[1]

Аннотация. Современные вопросы, связанные с оформлением прав на земельные участки всегда представляли интерес. В связи с пересмотром норм земельного законодательства вопросы правоприменения и правоограничения стали весьма актуальными. С 1 апреля 2015 г. в Земельном кодексе РФ появилось такое понятие, как правообладатели земельных участков. К ним относятся собственники земельных участков, землепользователи, землевладельцы и арендаторы земельных участков. Несомненно, механизмы реализации принятых правовых норм должны учитываться всеми, в том числе и одними из крупнейших правообладателей земельных участков в России — субъектами транспортной инфраструктуры.

Усовершенствование земельного законодательства как следствие требует актуализации, совершенствования и развития вопросов транспортной политики страны. При этом все новеллы должны учитываться как Минтрансом России и всеми его функциональными ведомствами, учреждениями и организациями, так и Минпромторгом России, Росавиации, Росавтодора, Росморречфлота, а также другими ведомствами (МВД России, Минобороны России и др.), т.е. субъектами, имеющими непосредственное отношение к вопросам жизнедеятельности объектов транспортной инфраструктуры.

В то же время совершенствование жизнедеятельности объектов транспортной инфраструктуры должно проходить через издание ведомственных концепций, методических рекомендаций, проведение паспортизации и инвентаризации этих объектов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, земля, мена, норма, объекты транспортной инфраструктуры, ответственность, паспортизация, перераспределение, право, публичная собственность, сервитуты.

[1] Данная работа является логическим продолжением статьи «Совершенствование земельного законодательства и некоторые особенности их реализации субъектами обладающими объектами транспортной инфраструктуры», опубликованной в № 2 журнала «Транспортное право и безопасность».

© Vasileva Tatyana
— head of the Legal Department
of the Municipal Government of «land»
in Cheboksary — Chuvashia.

MODERN TYPES OF OBLIGATIONS IN THE FIELD OF LAND TRANSPORT RELATIONS IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. Contemporary issues associated with registration of land rights has always been of interest. In connection with the revision of the rules of land law enforcement issues and restrictions of rights become very important. From 1 April 2015 the Land code of the Russian Federation there was such a thing as the right holders of land plots. These include land owners, land users, landholders and lessees of land plots. Undoubtedly, the mechanisms of implementation of adopted legal norms must be addressed by all, including some of the largest holders of land in Russia by subjects of the transport infrastructure.

Improvement of land legislation as a consequence of the tre-Buet updating, improvement and development issues the transport policy of the country. In this case, all novels should be counted as the Ministry of transport of Russia and all its functional departments, agencies and organizations, and the Ministry of industry and trade of Russia Federal Agency for air transport, Ro-Avtodor, Rosmorrechflot, as well as other agencies (the Ministry of internal Affairs of Russia, the Russian Ministry of defense, etc.), i.e. subjects directly related to the issues of functioning of objects of transport in infrastructure.

At the same time improving the functioning of the transport infrastructure should be done through the publication of departmental concepts, guidelines, carrying out of certification and inventory of these facilities.

Keywords: railway transport, earth, exchange rate, transport infrastructure, responsibility, certification, allocation, law, public ownership, easements.

Земля в жизнедеятельности любого участника правоотношения выступает, как основной необходимый жизненный фактор, и особенности указанного объекта гражданских правоотношений должны учитываться и при регулировании деятельности, обеспечивающей объекты транспортной инфраструктуры. К таким процессам можно отнести и земельные правоотношения. Как уже известно, 1 марта 2015 г. в Земельный кодекс Российской Федерации (ЗК РФ) были внесены такие изменения, которые фактически можно назвать принятием «нового» нормативного правового акта.

Целью данной работы является обобщение и структурное представление новых возможностей, введенных в ЗК РФ в сжатом, но «удобоваримом» виде. Схематичное представление содержания норм права, регулирующих вопросы мены, установления сервитута и перераспределения зе-

мельных участков, позволит довольно быстро ориентироваться в приятых нормах и не вызовет затруднения при их применении.

Соблюдение указанных норм является основой деятельности как различных органов государственной власти и местного самоуправления, так и всех остальных субъектов земельных правоотношений. Участники правоотношений в сфере транспортной инфраструктуры являются одними из крупнейших правообладателей земельных участков. В связи с чем усовершенствование земельного законодательства как следствие требует актуализации, совершенствования и развития вопросов транспортной политики страны.

Установленные новые возможности в сфере использования земельных участков должны учитывать как функциональные ведомства, так и Минтранс России, Минпромторг России, Ространснадзор, федеральные агентства воздушного транспорта, дорожного, морского, речного и железнодорожного транспорта, а также организации транспортной инфраструктуры, такие как Государственная компания «Российские автомобильные дороги», ОАО «РЖД» и др.

Безусловно, действующее земельное законодательство в сфере объектов транспортной инфраструктуры, а также другие нормативные правовые акты (безопасности, терроризма и коррупционные вопросы) будут толковаться более качественно при наличии в юридических и технических вузах страны дисциплины «Транспортное право», как отмечают в своих трудах Н. А. Духно, Ф. П. Васильев, А. Г. Николаев и др. С имеющимися обоснованными суждениями нельзя не согласиться и в ракурсе рассматриваемой статьи, так как вопросы землепользования, эксплуатации транспорта (оборота и безопасности) и технического регулирования (регламентов) объектов транспортной инфраструктуры следует рассматривать комплексно и исследовать с юридической и научной точки зрения. Нужно признать, что вопросы транспортной политики на современном этапе толкуются чрезмерно узко.

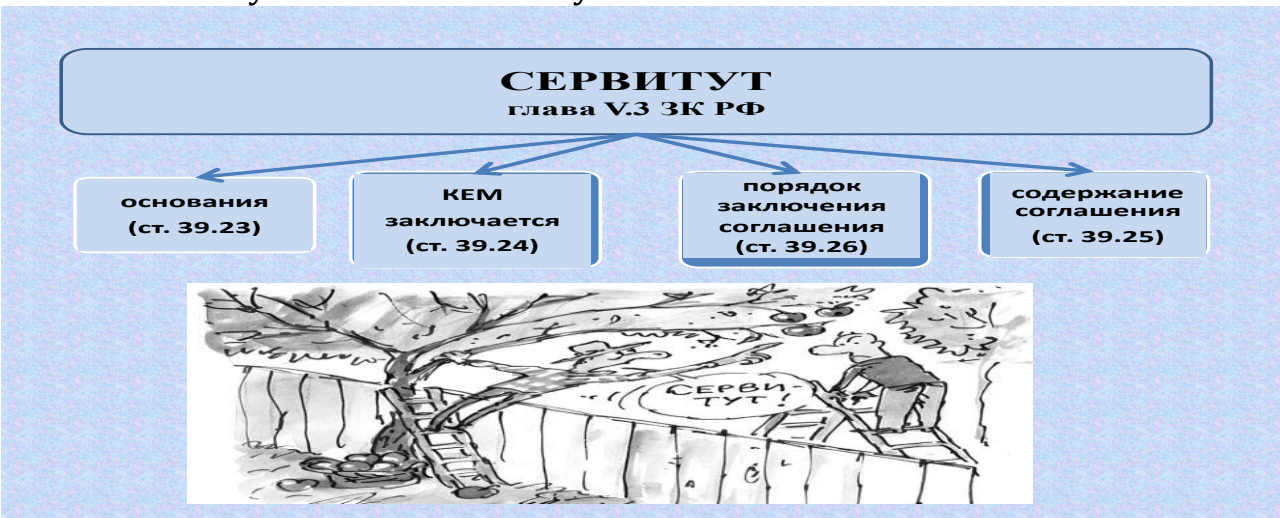
В настоящее время необходимо рассмотреть вопрос об актуализации ведомственных нормативных правовых актов Минтранса России и других ведомств, реализующих вопросы транспортной инфраструктуры.

В продолжение темы необходимо учесть следующие важные изменения и нововведения в ЗК РФ. Так, мена земельных участков[1] является абсолютно новым видом вещного права, определенным в ЗК РФ, хотя возможность предоставления земельного участка взамен иного имелась и ранее (например, в случае изъятия для государственных и муниципальных нужд).

[1] На рис. сокращено как «ЗУ».

ЗК РФ определены случаи, когда возможен обмен земельных участков, а также впервые предусмотрена возможность обмена земельных участков в случае, если они предусмотрены для размещения объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур или на которых расположены указанные объекты. Эти изменения существенным образом отражаются на деятельности функциональных ведомств, таких как Минтранс России, Минпромторг России, Росжелдор, Росавиация, Росавтодор, Росморречфлот, Ространснадзор, а также и непосредственно организаций транспортной инфраструктуры, таких как Госкомпания «Российские автомобильные дороги», ОАО «РЖД», а именно на реализации предоставленных им полномочий, особенностях осуществления ими своих функций, постановки целей и задач в разрезе их дальнейшего стратегического развития и т.д.

Сервитут относится к древнейшим видам вещных прав. Еще во времена римского права была предоставлена законная возможность временного пользования чужим земельными участками.

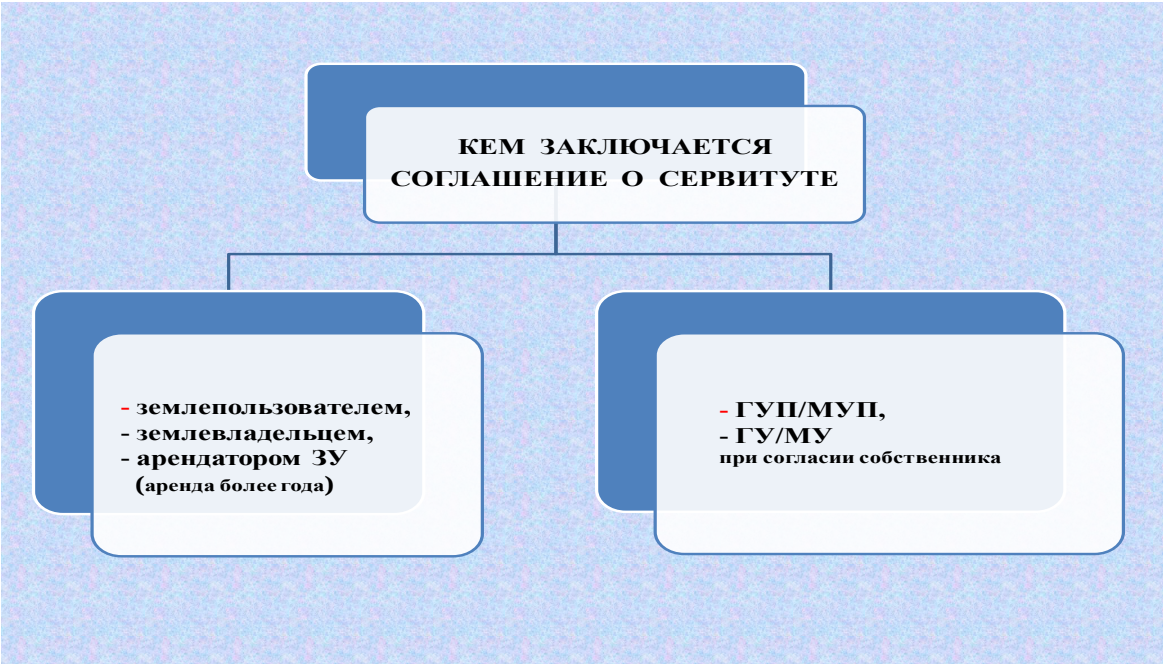


В настоящее время довольно широко данное вещное право раскрывается в Гражданском кодексе Российской Федерации. В связи с чем земельное законодательство до 1 марта 2015 г. содержало в основном отсылочную норму. С 1 марта 2015 г. вступили в силу существенные изменения в ЗК РФ, которые подробно изложили весь механизм установления права ограниченного пользования чужим земельными участками.

В ст. 39.23 ЗК РФ перечислены основания установления сервитута.

Необходимо отметить, что такие основания перечислены впервые. Немаловажно, что предусмотрена возможность установления сервитута для ремонта различных линейных объектов, а также объектов транспортной инфраструктуры (в том числе и железнодорожной). В указанных случаях устанавливается публичный сервитут.

Впервые в ЗК РФ определены лица, которые могут заключать соглашение о сервитуте. Так соглашения могут быть заключены не только с собственником земельного участка, но и землепользователем, землевладельцем, арендатором (при условии, что срок, на который предоставлен земельный участок, составляет более одного года). Также соглашение может быть заключено с государственными и муниципальными унитарными предприятиями, государственными и муниципальными учреждениями, но лишь при согласии собственника.

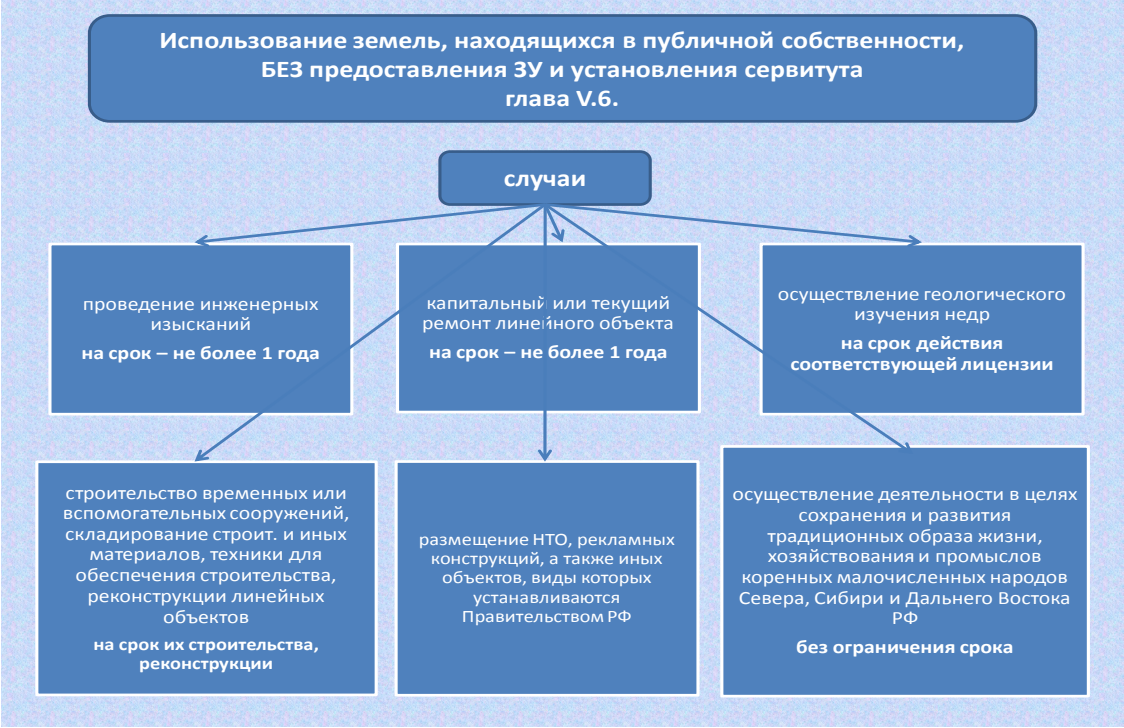


Порядок заключения сервитута также упрощен и прописан детально. Кроме того сокращены административные процедуры установления сервитута. Так, в случае если земельный участок или его часть не поставлена на кадастровый учет в соответствии с требованиями Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 221-ФЗ «О государственном кадастре недвижимости», то теперь при подаче заявления об установлении сервитута достаточно приложить схему границ сервитута на кадастровом плане территории.

Перераспределение земельных участков — также одно из новшеств, которые для нас приготовил законодатель. Говоря простым языком, перераспределение земельных участков — это возможность пересмотра их границ. При этом такой пересмотр возможен лишь в строго определенных целях, указанных на слайде ниже.

Порядок заключения соглашения довольно прост и носит заявительный характер. Процедура аналогична той, которая установлена при заключении соглашения о сервитуте.

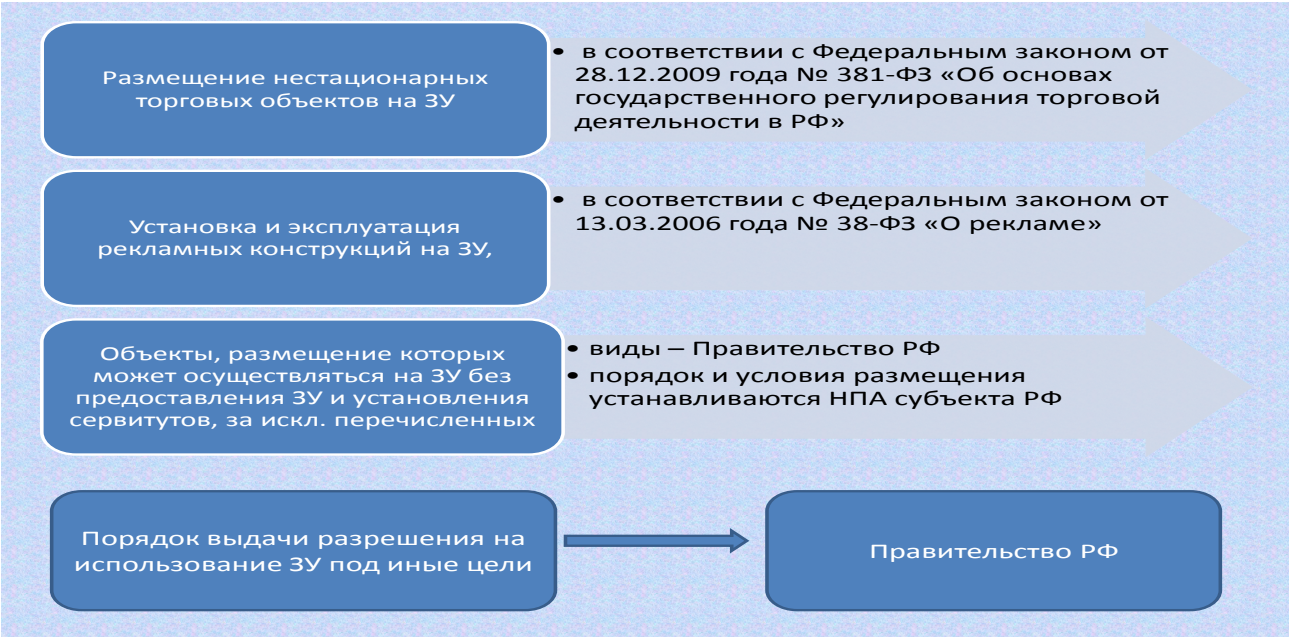
Использование земель, находящихся в публичной собственности, без их предоставления и установления сервитута — также является новшеством, обусловленным необходимостью сокращения как количества административных процедур, так и сроков их предоставления.



Впервые законодательно определены случаи, когда фактически земельный участок может использоваться без оформления всех сопутствующих документов и прохождения процедур, как-то: согласование места расположения земельного участка, межевание и постановка на государственный и кадастровый учет[1]. При этом определены не только случаи, но и сроки их использования.

Также выделены объекты, размещение которых обусловлено особенностями их законодательного регулирования.

[1] С учетом этих требований Минтрансу России следует провести не только паспортизацию своих объектов (объектов транспортной инфраструктуры) но и соответствующих концепций (охраны природы, утилизации производственных отходов).



В частности, размещение нестационарных торговых объектов осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 28 декабря 2009 г. № 381-ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации», установка и эксплуатация рекламных конструкций на земельных участках — в соответствии с Федеральным законом от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе».

Постановлением Правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 1300 определены виды объектов, размещение которых также осуществляется без оформления прав на земельные участки. К примеру, размещение объектов транспортной инфраструктуры может осуществляться в упрощенном порядке:

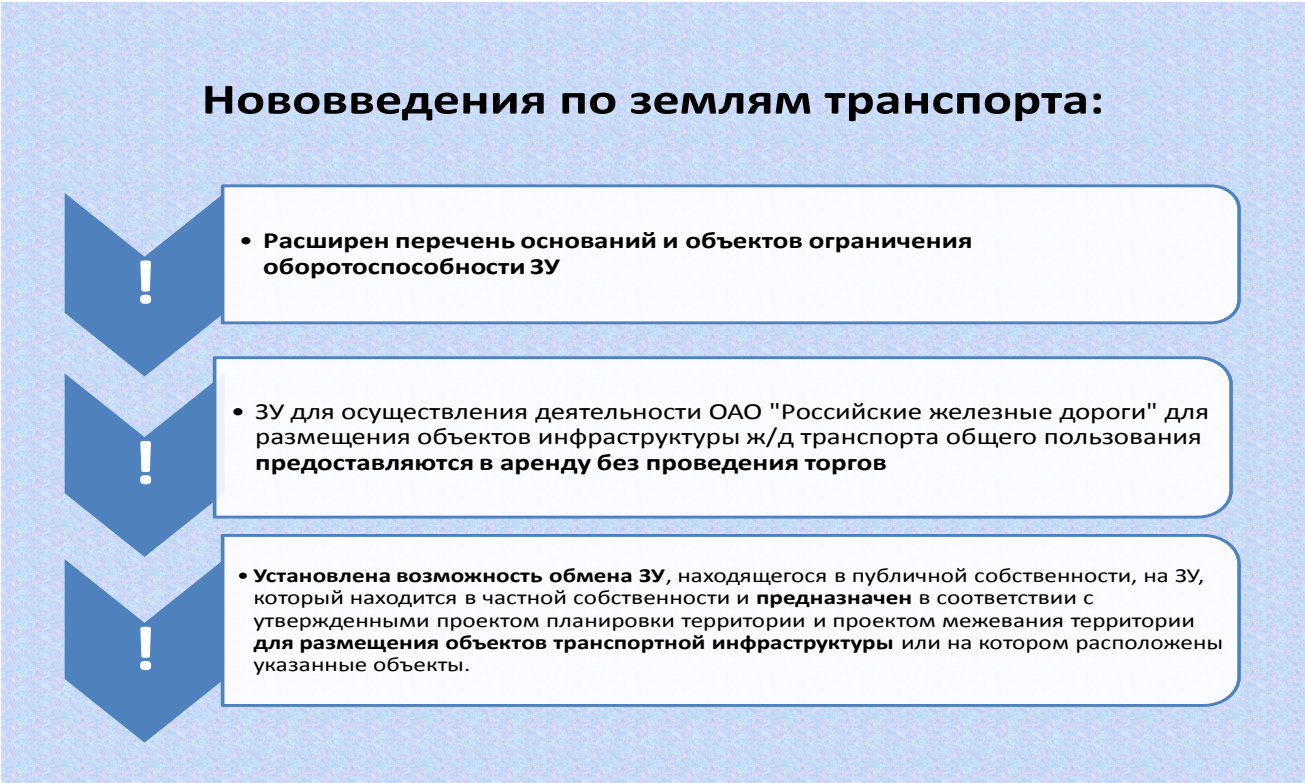
— геодезические, межевые, предупреждающие и иные знаки, включая информационные табло (стелы) и флагштоки;

— проезды и подъездные дороги, для размещения которых не требуется разрешения на строительство;

— защитные сооружения, для размещения которых не требуется разрешения на строительство.

Порядок и условия размещения таких объектов устанавливаются нормативными правовыми актами субъектов РФ.

Все нововведения в земельном законодательстве, несомненно, находят свое отражение и в регулировании земель категории транспорта. Так, на слайде, расположенном ниже, выделены основные изменения, касающиеся категории земель транспорта и особенностей ограничения оборотоспособности земельных участков, относящихся к землям транспорта.



Литература

Баукин, В. Г. Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта : автореф. дис. … докт. юрид. наук. — СПб., 2005.

Бирюков, А. А. Сервитуты в российском гражданском законодательстве : дис. … канд. юрид. наук. — Ставрополь, 2004.

Васильева, Т. Ю. Совершенствование земельного законодательства и некоторые особенности их реализации субъектами обладающими объектами транспортной инфраструктуры / Т. Ю. Васильева, Ф. П. Васильев, Е. Ю. Чернобай // Транспортное право и безопасность. — 2016 — № 2 (2).

Чернобай, Е. Ю. Правовые проблемы изъятия земельных участков для государственных нужд в целях формирования полосы отвода железных дорог // Аграрное и земельное право. — 2013. — № 12. — С. 56—61.

Чернобай, Е. Ю. Правовой режим земель полосы отвода железных дорог : дис. … канд. юрид. наук. — М., 2014.

Чмыхайло, Е. Ю. Правовой режим земель автомобильного транспорта в Российской Федерации : дис. … канд. юрид. наук — Саратов, 2011.

УДК 658.382

© Гурова Маргарита Александровна
— студент Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II[1]

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

Аннотация. Российская Федерация располагает всеми видами современного транспорта, образующими единую транспортную систему. Современный транспорт сделал доступным для человека и колоссальные скорости, и отдаленнейшие уголки планеты, позволил ему вырваться из околоземного пространства. Благодаря развитой транспортной сети стало возможным быстрое перемещение грузов и пассажиров в нужном направлении.

Развитие транспортных средств является частью общего научно-технического прогресса, оно необходимо и не может быть приостановлено. Конфликты между транспортными средствами и средой обитания человека серьезны. Однако эти конфликты вызваны целым комплексом разнородных факторов и в принципе поддаются устранению.

Важную роль в решении этой проблемы играет комплекс организационно-технических мероприятий, проводимых в области эксплуатации транспортных средств. К ним относится: совершенствование структуры парков подвижного состава, преимущественное развитие в городах малотоксичных видов транспорта, улучшение технического обслуживания, ремонта и контроля за техническим состоянием транспортных средств.

Охрана природы — задача нашего века, проблема, ставшая социальной. Снова и снова мы слышим об опасности, грозящей окружающей среде, но до сих пор многие из нас считают их неприятным, но неизбежным порождением цивилизации и полагают, что мы еще успеем справиться со всеми выявившимися затруднениями.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, развитие, охрана природы, окружающая среда.

© Gurov Margarita
— student of the Law Institute
of the Moscow state transport University
of Emperor Nicholas II

[1] Научный руководитель — Власов А. В., кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II.

RAIL TRANSPORT AND ENVIRONMENT

Abstract. The Russian Federation has all kinds of modern transport, forming a single transport system. Modern transportation has made available to the person and tremendous speed, and the remotest corners of the planet, has allowed him to escape from near-Earth space. Thanks to well-developed transport network made possible the rapid movement of goods and passengers in the right direction.

The development of vehicles is part of the overall scientific and technological progress, it is necessary and can not be suspended. Conflicts between vehicles and human habitat serious. However, these conflicts are caused by a complex of diverse factors and, in principle, be adjusted.

An important role in solving this problem plays a set of organizational and technical actions carried out in the operation of vehicles. These include: improving the structure of the rolling stock, the priority development of urban low-emission forms of transport, improved maintenance, repair and control of the technical condition of vehicles.

The Nature Conservancy — a problem of this century, the problem has become social. Again and again we hear about the danger to the environment, but until now, many of us find them unpleasant, but inevitable product of civilization, and believe that we will have time to cope with all the difficulties to identify.

Keywords: transport, transport system, development, protection of nature, environment.

Эволюция развития человечества и создание индустриальных методов хозяйствования привели к образованию глобальной техносферы, одним из элементов которой является железнодорожный транспорт. Природная среда при функционировании элементов техносферы является источником сырьевых и энергетических ресурсов и пространством для размещения ее инфраструктуры.

Функционирование любого элемента техносферы, в том числе и железнодорожного транспорта, должно основываться на следующих принципах:

— проведение количественной и качественной оценки общего и локального потребления природных ресурсов исходя из местных региональных и федеральных возможностей;

— нормирование уровня антропогенных воздействий от различных видов деятельности общества, в том числе и объектов железнодорожного транспорта на природную среду;

— ограничения воздействия на природную среду с помощью различных методов и средств очистки выбросов в атмосферу, стоков в водоемы, отходов производства, физических излучений;

— использование методов экологической профилактики функционирования отраслей и объектов железнодорожного транспорта путем выполнения природоохранных мероприятий и внедрения технологических средств;

— непрерывный контроль за состоянием окружающей среды.

Железнодорожный транспорт, в его современном понимании, зародился вначале XIX в. и для многих стран стал основным видом транспорта, оказав огромное влияние на развитие цивилизации. Не стала исключением и Россия: появление железной дороги было предопределено всем ходом исторического развития страны (интересы развития внутренней и внешней торговли, военно-стратегические соображения, экономика страны в целом).

Транспортные магистрали железных дорог не изменялись с момента их строительства, а лишь дополнялись новыми участками и техническими новшествами. Большие перемены происходили с подвижным составом, который изменялся вместе с техническим прогрессом, переходя на новые современные виды топлива и материалы.

Тем не менее в различных странах в первой половине XX столетия замедлился темп роста сети, а с 1950-х гг. общая протяженность железных дорог мира постепенно начала уменьшаться, что связано с сокращением темпов роста перевозок, более быстрым развитием автомобильного, трубопроводного и воздушного транспорта. Сокращение территорий, занимаемых железной дорогой, заставляет по-новому рассматривать последствия воздействий транспорта на занимаемые пространства.

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место как загрязнитель окружающей среды электромагнитным излучением (ЭМИ). Электромагнитные поля (ЭМП) возникают в присутствии электрического тока электрифицированных линий железных дорог.

Электромагнитное поле определяется как электростатическими взаимодействиями, возникающими между заряженными частицами, так и магнитной составляющей ЭМП. Обе составляющие ЭМП (электростатическая и магнитная) различаются и по степени биологической активности, и по устойчивости во внешней среде: электрические поля почти полностью блокируются естественными преградами (особенностями рельефа местности, деревьями, постройками), в то время как магнитные поля способны проникать через них. Применительно к человеку электрические поля задерживаются поверхностными тканями, однако при уровне ЭМИ в 100 мВт/с×м и выше выявлено отрицательное влияние на здоровье персонала железной дороги. Ишемическая болезнь сердца у машинистов электролокомотивов регистрируется, начиная с 20—29 лет, и встречается в два раза чаще, чем у машинистов пригородных электропоездов. Обследование населения выявило более высокое распространение гипертонической болезни среди населения, постоянно проживающего в домах, расположенных на расстоянии менее 100 м от линий электропередач.

Нельзя оставить без внимания и шумовое воздействие железнодорожного транспорта. Любой вид транспорта является источником нежелательных звуков, создающих акустический дискомфорт. На уровень шума наибольшее влияние оказывают следующие факторы: интенсивность, скорость и состав транспортного потока, тип двигателя, тип и качество дорожного покрытия, а также планировочные решения, включающие наличие зеленых насаждений и ограждения. Воздействие шума на живые организмы отличается степенью его восприятия.

Наиболее опасным и дискомфортным воздействием транспорта на человека принято считать загрязнение углеводородами. Несмотря на развитие техники и технологий, отличительной чертой современной цивилизации остается использование углеводородного топлива как энергоносителя.

С момента зарождения железных дорог основным видом топлива был уголь. При его сгорании в окружающую среду выбрасывалось большое количество загрязняющих веществ, в том числе угольная зола, содержащая большое количество тяжелых металлов и углеводороды.

В результате научно-технической революции произошли существенные изменения в техническом оснащении железной дороги. Изменения коснулись, главным образом, подвижного и тягового состава, что отразилось на качественных и количественных характеристиках выбросов загрязняющих веществ.

Производственная деятельность железнодорожного транспорта оказывает воздействие на окружающую среду всех климатических зон нашей страны. Но по сравнению с автомобильным транспортом неблагоприятное воздействие на среду обитания существенно меньше. В первую очередь это связано с тем, что железные дороги — наиболее экономичный вид транспорта по расходу энергии на единицу работы.

Основным источником загрязнения атмосферы являются отработавшие газы дизелей тепловозов. В них содержатся окись углерода, окись и двуокись азота, различные углеводороды, сернистый ангидрид, сажа. Высокое содержание вредных примесей в отработавших газах дизелей при работе в режиме холостого хода обусловлено не только плохим смешиванием топлива с воздухом, но и сгоранием топлива при более низких температурах.

Режим работы маневровых тепловозов менее стабилен, чем поездных, поэтому и выделение токсичных веществ у них в несколько раз больше. Уровень загрязнения воздушной среды станций и прилегающих к ним зон отработавшими газами маневровых тепловозов зависит от числа одновременно занятых локомотивов.

Ежегодно из пассажирских вагонов на каждый километр пути выливается до 200 куб. м сточных вод, содержащих патогенные микроорганизмы, и выбрасывается до 12 т сухого мусора. Это приводит к загрязнению железнодорожного полотна и окружающей среды. Кроме того, очистка путей

от мусора связана со значительными материальными издержками. Решить проблему можно использованием в пассажирских вагонах аккумулирующих емкостей для сборов стоков и мусора или установкой в них специальных очистных сооружений.

Перевод железнодорожного транспорта с паровой тяги на электрическую и тепловозную, которыми в настоящее время выполняется практически вся поездная работа, способствовал улучшению экологической обстановки: было исключено влияние угольной пыли и вредных выбросов паровозов в атмосферу.

Дальнейшая электрификация железных дорог, т.е. замена тепловозов электровозами, позволяет исключить загрязнение воздуха отработавшими газами дизельных двигателей.

Основной путь снижения выбросов токсичных веществ тепловозами заключается в уменьшении их образования в цилиндрах двигателей.

Также важное значение имеет обезвреживание отработавших газов.

Негативное воздействие железнодорожного транспорта на природную среду в настоящее время остается довольно высоким в результате выброса вредных веществ, как от подвижного состава, так и от многочисленных производственных и подсобных предприятий, обслуживающих перевозочный процесс.

При этом происходит загрязнение атмосферного воздуха, воды и почвы. По экспертной оценке на железнодорожном транспорте ежегодно образуется 3—5 млн т твердых бытовых и производственных отходов. Так, котельные железнодорожных предприятий наносят вред окружающей среде при сжигании различных видов топлива.

На железнодорожном транспорте функционирует большое количество вспомогательных предприятий — ремонтные мастерские, автобазы, прачечные, склады топлива и др. Помимо нефтепродуктов и взвешенных веществ, сточные воды этих подразделений могут загрязняться растворами солей, поверхностно-активными веществами, щелочами и пр.

Железнодорожный транспорт по объему грузовых перевозок занимает первое место среди других видов транспорта, по объему перевозок пассажиров — второе место после автомобильного транспорта.

Успешное функционирование и развитие железнодорожного транспорта зависит от состояния природных комплексов и наличия природных ресурсов, развития инфраструктуры искусственной среды, социально-экономической среды общества.

Воздействие объектов железнодорожного транспорта на природу обусловлено строительством дорог, производственно-хозяйственной деятельностью предприятий, эксплуатацией железных дорог и подвижного состава, сжиганием большого количества топлива, применением пестицидов на лесных полосах и др.

Строительство и функционирование железных дорог связано с загрязнением природных комплексов выбросами, стоками, отходами, которые не

должны нарушать равновесие в экологических системах.

Основными направлениями снижения величины загрязнения окружающей среды являются: рациональный выбор технологических процессов для производства готовой продукции и ее транспортирования; использование средств защиты окружающей среды и поддержание их в исправном состоянии.

Интегральным критерием экологической эффективности производственной деятельности объектов железнодорожного транспорта служит степень нарушения природного баланса в регионе.

Обеспечить равновесие в природе можно с помощью различных методов:

1) правовые методы — регламентируют нормы и порядок природопользования исходя из условия сохранения относительного равновесия в окружающей среде;

2) социальные методы — основаны на ответственности всех слоев общества за состоянием охраны окружающей среды;

3) экономические методы — предусматривают определенные виды затрат на сохранение равновесия окружающей среды, рациональную плату за ресурсы, возмещение ущерба;

4) организационные методы — основаны на научной организации природопользования и выполнении административных и правоохранных мер по предотвращению вредного воздействия на окружающую среду;

5) технические методы — основаны на создании новых технологий и производственного оборудования, уменьшающих вредное воздействие на природную среду, внедрение эффективных средств очистки выбросов в атмосферу и сбросов в водоемы;

6) санитарно-гигиенические методы — предусматривают обязательный контроль за состоянием окружающей среды с целью своевременного принятия мер по предотвращению вредного влияния загрязнений на людей и природу.

Железная дорога в настоящее время является одним из наиболее перспективных и развитых видов транспорта во всем мире. На современном этапе железнодорожный транспорт — одна из стабильных отраслей материального производства, что объясняется надежностью и экономической выгодой.

На основе широкого использования новейших достижений научно-технического прогресса появляется возможность создания новых прогрессивных технологий, которые по самому своему существу становятся экологически чистыми, не наносят ущерба окружающей среде, а также возможность одновременного решения экологических, технических, организационных и экономических проблем развития общественного производства при меньших затратах.

Однако воздействие человека на окружающую среду приняло угрожающие масштабы. Чтобы в корне улучшить положение, понадобятся це-

ленаправленные и продуманные действия. Ответственная и действенная политика по отношению к окружающей среде будет возможна лишь в том случае, если мы накопим надежные данные о современном состоянии среды, обоснованные знания о взаимодействии важных экологических факторов, если разработаем новые методы уменьшения и предотвращения вреда, наносимого природе человеком.

Литература

1. Зубрев, Н. И. Охрана окружающей среды и экологическая безопасность на железнодорожном транспорте : учеб. пособие/ Н. И. Зубарев [и др.]. — М. : УМК МПС России, 1999.

2. Клочкова, Е. А. Промышленная, пожарная и экологическая безопасность на железнодорожном транспорте. — М. : УМЦ ЖДТ, 2008.

3. Крупенин Н. Н. Управление природоохранной деятельностью на железнодорожном транспорте. — М. : Маршрут, 2004.

4. Маслов, Н. Н. Охрана окружающей среды на железнодорожном транспорте/ Н. Н. Маслов, Ю. И. Коробов. — М. : Транспорт, 2004.

Теория и методология обеспечения транспортной безопасности

УДК 656.2

© Корякин Виктор Михайлович
— доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Гражданское право
и гражданский процесс»
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(Korjakinmiit@rambler.ru)

ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ЕЕ МЕСТО В ОБЩЕЙ СИСТЕМЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические аспекты понятия «транспортная безопасность», анализируются различные точки зрения на данное явление, раскрывается ее соотношение с другими элементами системы национальной безопасности Российской Федерации

Ключевые слова: безопасность; национальная безопасность; транспортная безопасность; безопасность движения и эксплуатации транспортных средств.

© Koryakin Victor
— doctor of legal sciences, associate professor,
head of Department of civil law and civil process
Moscow state University communications
(Korjakinmiit@rambler.ru)

THE NOTION OF TRANSPORT SECURITY AND ITS PLACE IN THE OVERALL SYSTEM OF NATIONAL SECURITY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The article deals with theoretical aspects of the concept of «transport security», analyzes different points of view on this phenomenon, reveals its relationship with other elements of the system of national security of the Russian Federation

Keywords: security; national security; transport security; traffic safety and vehicle operation.

В соответствии с п. 6 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683, *национальная безопасность* Российской Федерации представляет собой состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации, достойные качество и уровень их жизни, суверенитет, независимость, государственная и территориальная целостность, устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации. Национальная безопасность включает в себя оборону страны и все виды безопасности, предусмотренные Конституцией РФ и законодательством РФ, прежде всего государственную, общественную, информационную, экологическую, экономическую, транспортную, энергетическую безопасность, безопасность личности.

Исходя из указанных доктринальных положений, место транспортной безопасности в общей системе национальной безопасности можно представить следующим образом (см. рис.).

Рис. Место транспортной безопасности в общей системе национальной безопасности Российской Федерации

Состояние защищенности транспортной сферы от воздействия неблагоприятных факторов, возникающих в ходе повседневной транспортной деятельности, получила в теории и практике название «транспортная безопасность». Для четкого уяснения того, что же представляет собой данное социально-правовое явление, представляется целесообразным первоначально уточнить этимологию самого понятия «безопасность».

Понятие «безопасность» трактуется в отечественной литературе весьма многозначно. В общем смысле единого подхода к определению данной категории на современном этапе развития еще не выработано. Понятие «безопасность», носящее интегральный характер, отсутствует. На практике такая ситуация приводит к тому, что говоря о безопасности, мы чаще всего оперируем конкретными прикладными понятиями, например: государственная, экономическая, информационная, пограничная, военная безопасность, безопасность труда, безопасность полетов, безопасность движения и эксплуатации транспортных средств и т.д.

В. И. Даль определяет безопасность как «отсутствие опасности, сохранность, надежность; безопасный — значит не угрожающий, не могущий причинить зла или вреда, безвредный, сохранный, верный, надежный»[1]. Трактовка данного понятия согласно словарю С. И. Ожегова несколько иная: безопасность рассматривается как «положение, при котором не угрожает опасность кому-нибудь или чему-нибудь»[2].

Рассматривать безопасность как систему некоторые авторы, в частности, А. И. Лобачев, предлагают с нескольких точек зрения. Во-первых, анализ с точки зрения активного существования данной системы предполагает понимание безопасности как состояние деятельности, при которой с приемлемой вероятностью исключено проявление различного рода опасностей и угроз. Во-вторых, с точки зрения сохранения устойчивости системы безопасность — это динамическое равновесие, состоящее в поддержании важных для существования системы параметров в допустимых пределах нормы. В-третьих, с точки зрения состояния объектов системы безопасность — это непревышение допустимых значений воздействия на объекты защиты потоков вещества, энергии и информации[3].

Что же касается правовой основы обеспечения безопасности в Российской Федерации, то здесь мы сталкиваемся еще с одной проблемой: отсутствием законодательно закрепленного понятия «безопасность». В действующем Федеральном законе от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» законодатель по каким-то причинам не предусмотрел раскрытие понятия безопасности, а между тем оно является базовым как в определении понятий национальной, общественной, личной безопасности, так и рассматриваемого нами понятия транспортной безопасности.

До принятия вышеуказанного Закона правовую основу обеспечения безопасности составлял Закон РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности», который не только закреплял правовые основы обеспечения безопасности личности, общества и государства, но и определял систему безопасности и ее функции, устанавливал порядок организации и финансирования органов обеспечения безопасности, а также контроля и надзора за

[1] *Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. М. : Астрель-АСТ, 2001.
[2] *Ожегов С. И.* Словарь русского языка. М. : Русский язык, 1986. С. 37.
[3] *Лобачев А. И.* Безопасность жизнедеятельности: учебник. М. : Высшее образование, 2008. С. 11.

законностью их деятельности. Указанный Закон определял безопасность как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. Вместе с тем остается не совсем ясным, из чего исходил законодатель при формулировании приведенного определения? Какое толкование безопасности, принятое в русском языке, легло в основу определения данного термина?

Дефиниция, предложенная в старой редакции закона, подвергалась обоснованной критике. В частности, Б. П. Кондрашов отмечал, что «… такое определение безопасности слишком абстрактно, а, следовательно, его теоретическая и практическая значимость невелика. В этом понятии отсутствуют его сущностные элементы: объекты безопасности, обстоятельства, угрожающие безопасности, субъекты обеспечения безопасности, силы и средства субъектов обеспечения безопасности»[1]. Следует согласиться с выводом о том, что данное определение не раскрывало правовое содержание феномена безопасности, не раскрывало структуру явления, не выявляло его междисциплинарный характер и средства обеспечения. Более того, не представлялось возможным определить и саму сущность безопасности. Согласно указанной норме, безопасность рассматривалась как состояние. Но не стоит забывать о спорности вопроса по поводу сущности этого феномена: представляет ли он собой состояние или свойство системы, или деятельность по достижению этого состояния, или же состояние самой деятельности человека?

А. И. Землин указывал, что официальная трактовка понятия «безопасность» является недостаточно полной в силу того, что отражает лишь ее качественную определенность, т.е. «состояние защищенности»; если его нет, то нет и безопасности. Такое определение, по мнению данного автора, отражает понимание безопасности, которое можно было бы назвать охранительным, в предельно широком смысле этого слова, т.е. предполагает наличие возможности и способности сохранить, оборонить, защитить. Однако безопасность обеспечивается не только и не столько за счет охранительства, но и за счет жизнеспособности определенного объекта, его возможности в конкурентной борьбе с себе подобными выжить и развиваться. Последнее, в свою очередь, требует создания необходимых оптимальных политических, социально-экономических, правовых и иных условий для его сохранения и развития[2].

Аккумулируя существующие точки зрения на трактовку явления безопасности, С. З. Павленко предлагает разделить их на следующие группы:

1) определения, характеризующие безопасность как состояние защи-

---

[1] *Кондрашов Б. П.* Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения : дис. … докт. юрид. наук. М., 1998. С. 5.

[2] *Землин А. И.* Правовая культура военного юриста в контексте проблемы безопасности человека // Безопасность военной службы / Материалы научной конференции «Правовое обеспечение безопасности человека», 14 октября 1998 г., г. Москва. М. : ВУ, 1998. С. 48.

щенности интересов личности, общества и государства;

2) определения, где безопасность является свойством системы;

3) понятия, характеризующие безопасность как специфическую деятельность государственных органов;

4) дефиниции, обозначающие безопасность как определенное состояние[1].

По нашему мнению, первая группа определений, отражающая законодательно закрепленное понятие безопасности, представляет собой несколько размытое трактование данного явления, поскольку суждения о состоянии защищенности интересов личности весьма затрудняются ввиду их субъективности. На современном этапе вообще не сформированы критерии, по которым можно было бы оценить степень безопасности личности, общества, государства. Соответственно, не представляется возможным говорить о достижении состояния безопасности, так как невозможно определить, по каким позициям мы приходим к такому выводу. Кроме того, нужно иметь в виду, что не все интересы личности должны находиться в состоянии безопасности, а только те, которые не противоречат нормам права и требованиям морали.

Допустим, что безопасность есть свойство системы. Видится, что при таком подходе свойство, представляющее некую характеристику, присуще системе как неотъемлемый ее атрибут, качество, признак, составляющий отличительную особенность системы. При таком подходе система должна обладать безопасностью как свойством перманентно, а это невозможно, ибо на безопасность как феномен постоянно оказывают влияние определенные факторы, выводя при этом ее из состояния равновесия.

Рассмотрев некоторые общетеоретические аспекты понятия «безопасность», перейдем к основному вопросу настоящей публикации: что же понимается в транспортном праве под транспортной безопасностью?

Официальное определение данного понятия содержится в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (п. 10 ст. 1): *транспортная безопасность* — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

При анализе данного определения обращает на себя внимание его излишняя лаконичность и сугубо технологический (или механистический) подход. Речь в нем идет о защищенности только транспортной инфраструктуры и транспортных средств и ничего не говорится о безопасности человека — пользователя услугами транспортного комплекса или работающего на транспортном предприятии.

Аналогичным образом трактуется транспортная безопасность и некоторыми учеными. Так, И. А. Бадура применительно к морскому флоту

[1] *Павленко С. З.* Безопасность российского государства как политическая проблема : автореф. дис. ... докт. полит. наук. М., 1997. С. 34—39.

предлагает под транспортной безопасностью морского флота понимать совокупность общественных связей и отношений, обеспечивающих состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры морского флота, судов и безопасное осуществление морской деятельности от противоправных, техногенных и опасных природных явлений[1].

Между тем, как следует из приведенного в начале настоящей статьи определения национальной безопасности, понятие «безопасность» как сложнейшее социально-правовое явление тесно связано с направлениями и формами человеческой жизнедеятельности. Свое истинное смысловое значение оно приобретает лишь в связи с конкретными объектами или сферой человеческой деятельности. Применительно к практическим потребностям наиболее общим следует считать понятие «безопасность жизнедеятельности», т.е. состояние защищенности материального мира и человеческого общества от негативных воздействий различного характера. Безопасность жизнедеятельности государства, общества и личности от опасностей и угроз, возникающих в сфере функционирования транспортного комплекса, как раз и составляет суть транспортной безопасности.

Следует отметить, что в иных правовых актах приводятся определения транспортной безопасности, более адекватно отражающие ее сущность, содержание и предназначение. Например, в Модельном законе о безопасности на транспорте[2] указано, что *безопасность на транспорте* — это состояние транспортной системы государства — участника СНГ, позволяющее обеспечивать национальную безопасность в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, удовлетворять национальные интересы в области транспортной деятельности, предотвращать (минимизировать) вред здоровью и (или) жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, экономический ущерб при транспортной деятельности.

Частными случаями родового понятия «транспортная безопасность» являются понятия «безопасность движения транспортных средств», безопасность эксплуатации транспортных средств», «безопасность транспортного средства» и др. В законодательстве содержатся следующие определения данных понятий:

а) *безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта* — состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003

[1] *Бадура И. А.* Административно-правовое регулирование транспортной безопасности морского флота : автореф. дис. … канд. юрид наук. Ростов н/Д, 2009. С. 9.

[2] Принят в г. Санкт-Петербурге 31 октября 2007 г. постановлением № 29-9 на 29-м пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ.

г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»);

б) *безопасность дорожного движения* — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»);

в) *безопасность транспортного средства* — состояние, характеризуемое совокупностью параметров конструкции и технического состояния транспортного средства, обеспечивающих недопустимость или минимизацию риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде (см. Регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), введенный с 1 марта 2015 г. решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877).

Как видим, в данных нормативных определениях в отличие от дефиниции транспортной безопасности, содержащейся в Федеральном законе «О транспортной безопасности», довольно четко обозначена цель и ключевое предназначение обеспечения безопасности — минимизация возможного причинения вреда жизни, здоровью, имуществу граждан, а в их лице — обществу и государству.

Как известно, согласно ст. 2 Конституции РФ человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина — обязанность государства. Важнейшим из прав человека является право на жизнь. В связи с этим заслуживает всяческой поддержки имеющийся в научной литературе подход, согласно которому обеспечение транспортной безопасности рассматривается как специальная гарантия права на жизнь, поскольку направлена на защиту конкретного индивидуального права человека на жизнь. Она представляет собой комплекс средств, включающих два вида обязанностей:

— обязанности государства, реализуемые через деятельность органов государственной власти и местного самоуправления, направленные на создание состояния защищенности в транспортной сфере;

— обязанности субъектов транспортной инфраструктуры: юридические — по соблюдению правил транспортной безопасности (в том числе безопасности дорожного движения) и моральные (нравственные), связанные с уважительным и доброжелательным отношением друг к другу[1].

В связи с изложенным наиболее адекватным представляется определение транспортной безопасности, сформулированное в диссертации О. Е. Трофимова: это состояние защищенности транспорта и транспортной инфраструктуры, потребителей транспортных услуг (пассажиров) от различного рода угроз (природного и техногенного характера), а также актов

[1] *Коняев С. А.* Обеспечение транспортной безопасности в системе гарантий конституционного права на жизнь : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. С. 7.

незаконного вмешательства, в деятельности различных видов транспорта[1].

Опираясь на указанную формулировку, а также учитывая определения, содержащиеся в различных нормативных правовых актах, попытаемся сформулировать собственное определение: *транспортная безопасность* — это составная часть национальной безопасности Российской Федерации, представляющая собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, потребителей транспортных услуг, работников транспортного комплекса, окружающей среды от актов незаконного вмешательства, а также угроз природного и техногенного характера.

Как представляется, именно такая формулировка определения транспортной безопасности должна содержаться в Федеральном законе «О транспортной безопасности».

Литература

1. Бадура, И. А. Административно-правовое регулирование транспортной безопасности морского флота : автореф. дис. … канд. юрид наук. — Ростов н/Д, 2009.

2. Даль, В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. — М. : Астрель-АСТ, 2001.

3. Землин, А. И. Правовая культура военного юриста в контексте проблемы безопасности человека // Безопасность военной службы / Материалы научной конференции «Правовое обеспечение безопасности человека», 14 октября 1998 г., г. Москва. — М. : ВУ, 1998.

4. Кондрашов, Б. П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения : дис. … докт. юрид. наук. — М., 1998.

5. Коняев, С. А. Обеспечение транспортной безопасности в системе гарантий конституционного права на жизнь : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2013.

6. Лобачев, А. И. Безопасность жизнедеятельности : учебник. — М. : Высшее образование, 2008.

7. Ожегов, С. И. Словарь русского языка. — М. : Русский язык, 1986.

8. Павленко, С. З. Безопасность российского государства как политическая проблема : автореф. дис. … докт. полит. наук. — М., 1997.

9. Трофимов, О. Е. Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2013.

[1] *Трофимов О. Е.* Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. С. 8.

УДК 656.2

© Гурова Маргарита Александровна
— студент Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II[1]

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Аннотация. Концепция транспортной безопасности Российской Федерации — это система взглядов на обеспечение в Российской Федерации безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортной сфере. В Концепции сформулированы важнейшие направления государственной политики Российской Федерации в этой сфере жизнедеятельности. В Российской Федерации под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от внутренних и внешних угроз, состояние защищенности транспортного комплекса от этих угроз. Концепция транспортной безопасности Российской Федерации включает в себя: определение национальных интересов в транспортной сфере, выявление факторов, создающих угрозу этим интересам, формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере, определение комплекса мер способных качественно повысить уровень транспортной безопасности Российской Федерации, привести его в соответствие с мировыми стандартами.

Тема транспортной безопасности актуальна по той простой причине, что касается не просто всех людей в целом, но и каждого в отдельности. Каждый день человек тем или иным образом сталкивается с транспортом и, по нашему мнению, вопрос безопасности должен интересовать всех в первую очередь.

Ключевые слова: транспортная безопасность, транспортная сфера, факторы, угрозы, мировые стандарты.

© Gurov Margarita
— student of the Law Institute
of the Moscow state transport University
of Emperor Nicholas II

[1] Научный руководитель — Власов А. В., кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II.

THE PROBLEM OF TRANSPORT SECURITY

Abstract. Russian transport safety concept — a system of views on ensuring security in the Russian Federation, the individual, society and state against external and internal threats in the transport sector. The Concept formulated the most important directions of the state policy of the Russian Federation in the sphere of life. Under the transport of the Russian Federation security means — the state of protection of the vital interests of the individual, society and state in the transport sector from internal and external threats to the state security of the transport complex against these threats. Russian transport safety concept includes: definition of national interests in the transport sector, to identify factors that threaten these interests, the formation system to counteract negative factors and threats in this area, the definition of a set of measures capable of qualitatively raise the level of the Russian Federation transport security, to bring it into compliance with international standards.

Transportation Security theme is relevant, for the simple reason that it is not just about all the people in general, but also individually and specifically me. After all, every day, every person one way or another is faced with transport and, in my opinion, the issue of security should all be interested in the first place.

Keywords: transport security, transport sphere, factors, threats, global standards.

Сегодня понятие транспортной безопасности преимущественно рассматривается в контексте предупреждения терроризма на транспорте. Тревога и волнения, испытываемая гражданами по поводу транспортной безопасности, носят объективный характер и в целом связаны со значительным ростом террористических актов в мире, а также степенью опасности терактов непосредственно для транспортного комплекса. Драматические события, происшедшие в московском метрополитене, пассажирском автобусе и на вокзале в Волгограде, подтвердили, что транспорт продолжает оставаться одной из сфер, наиболее подверженной угрозе терактов. Ранее, как показали события 11 сентября 2001 г. в США, а также ряд террористических актов последних лет с применением автомобилей, начиненных взрывчаткой, транспортные средства стали использоваться террористами непосредственно как оружие.

Предотвращение и противодействие террористическим актам на транспорте являются лишь частью проблемы обеспечения транспортной безопасности страны в целом. Другой ее составной частью являются защита транспортной сферы от иных, в том числе криминальных форм незаконного вмешательства в действия транспорта, а также от различного рода чрезвычайных ситуаций (происшествий). В наиболее общем виде по-

нятие «транспортная безопасность» может быть определено как:

— система предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм, в транспортной сфере;

— система предупреждения на транспорте чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера;

— система недопущения либо минимизации материального и морального ущерба на транспорте от преступлений и чрезвычайных происшествий;

— система, направленная на повышение экологической безопасности перевозок, экологической устойчивости транспортной системы;

— система реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом.

Системный характер понятия транспортной безопасности определяет необходимость комплексного, системного решения проблем, имеющихся в этой сфере.

Транспортная безопасность направлена на защиту: пассажиров, владельцев, получателей и перевозчиков грузов, владельцев и пользователей транспортных средств, транспортного комплекса и его работников, экономики и бюджета страны, окружающей среды от угроз в транспортном комплексе.

Транспортная безопасность призвана обеспечить:

1) безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда;

2) безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;

3) безопасность функционирования и эксплуатации транспортных средств;

4) экономическую (в том числе внешнеэкономическую) безопасность;

5) экологическую безопасность;

6) информационную безопасность;

7) пожарную безопасность;

8) санитарную безопасность;

9) химическую, бактериологическую, ядерную, и радиационную безопасность;

10) мобилизационную готовность отраслей транспортного комплекса.

Масштабный спектр различных причин природного, технического и социального характера обусловливает наличие широкого диапазона внутренних и внешних угроз, ослабляющих транспортную безопасность страны. Под угрозой транспортной безопасности понимаются противоправные действия, либо намерения совершить подобные действия, а также процессы природного либо техногенного характера, или их совокупность, препятствующие реализации жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере, приводящие или способные привести к авариям в транспортном комплексе.

Угрозы транспортной безопасности России классифицируются по ряду оснований: по степени значимости; по характеру угроз; по сферам и фор-

мам проявления и т.п.

Основными угрозами на транспорте являются:

— террористические и диверсионные акции (угон или захват воздушных, морских, речных судов, железнодорожного подвижного состава, автотранспорта, взрывы на железнодорожных вокзалах, на транспорте, диверсии против гидротехнических сооружений и др.);

— иные случаи незаконного вмешательства в функционирование транспорта (наложение посторонних предметов на рельсы, разоборудование устройств железнодорожных путей, телефонный «терроризм», противоправное блокирование аэропортов и основных транспортных магистралей), угрожающие жизни и здоровью пассажиров, несущие прямой ущерб транспортной сфере и порождающие в обществе негативные социально-политические, экономические, психологические последствия;

— криминальные действия против пассажиров;

— криминальные действия против грузов;

— чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные состоянием транспортных технических систем (их изношенностью, аварийностью, несовершенством), нарушением правил эксплуатации технических систем, в том числе нормативных требований по экологической безопасности при перевозках, а также природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой материальные потери и человеческие жертвы.

К числу угроз следует отнести и негативные последствия недостаточной разработанности нормативной правовой базы, регулирующей отношения в транспортной сфере, а также изъяны в правоприменительной практике.

По характеру источников угрозы подразделяются на:

— угрозы социогенного характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, хищения, хулиганство, блокирование путей и транспортных средств, нарушение правил эксплуатации технических средств, несовершенство этих правил и законодательной базы, касающейся транспортного комплекса);

— угрозы техногенного характера (порожденные некачественным состоянием материально-технической части транспортной сферы, недостаточным уровнем квалификации обслуживающего персонала);

— угрозы природного характера (наводнения, оползни, землетрясения, снежные и песчаные заносы на дорогах, цунами, тайфуны и т.п.).

Кроме того, источники угроз транспортной безопасности Российской Федерации идентифицируются как «внешние» и «внутренние».

К внешним источникам угроз относят:

— деятельность иностранных политических, экономических, военных, разведывательных и транспортных структур, направленная против интересов Российской Федерации в транспортной сфере;

— обострение международной конкуренции за обладание новыми

транспортными рынками, новыми транспортными технологиями и природными ресурсами;

— стремление ряда стран к доминированию на мировом транспортном пространстве и вытеснению России с традиционных транспортных рынков;

— увеличение технологического отрыва ведущих держав мира от России и наращивание их возможностей по противодействию созданию конкурентоспособных российских транспортных технологий;

— деятельность международных террористических организаций.

К внутренним источникам угроз относят:

— критическое материально-техническое состояние некоторых отраслей транспортного комплекса;

— недостаточную координацию деятельности федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации по формированию и реализации единой государственной политики в транспортном комплексе и обеспечения его безопасности;

Серьезные просчеты, допущенные на начальном этапе проведения экономических реформ, ослабление системы государственного регулирования и контроля, проникновение криминальных структур в сферу управления бизнесом, крупными производствами, торговыми организациями и товаропроводящими сетями способствуют формированию спектра угроз транспортной безопасности в экономической сфере. К их числу относятся:

— недостаточная эффективность системы государственного регулирования отношений в сфере транспорта, наличие структурных диспропорций, препятствий установлению рыночных отношений;

— проблемы ресурсной, финансовой и технологической зависимости национального транспорта от других стран, отставание России от ведущих стран по уровню информатизации сферы транспорта;

— недостаточное финансирование мероприятий по обеспечению транспортной безопасности Российской Федерации;

— снижение уровня подготовки высококвалифицированных научных и инженерно-технических кадров, нехватка квалифицированных специалистов в области обеспечения транспортной безопасности и др.

Транспортный комплекс, включает в себя транспортную инфраструктуру в полном объеме, а именно: все виды транспортных средств (включая подземный, а также трубопроводы), все виды дорог и путей, мосты и тоннели, контактные линии, все виды станций и вокзалов, стоянки автотранспортных средств, судов, все виды морских и речных портов и портовых средств, гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты системы связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также все иные объекты, обеспечивающие функционирование транспортного комплекса: строения, устройства и оборудования. По диапазону и уровню возможных угроз транспортная инфраструктура отно-

сится к числу наиболее критических из объектов.

Следует отметить, что действующая в стране государственная система мер по обеспечению безопасности на транспортных объектах, применяемые методы, приемы и средства защиты граждан и среды обитания в случаях чрезвычайных происшествий на транспорте не в полной мере адекватны существующим и потенциальным угрозам.

Политика обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации основывается на соблюдении Конституции и законодательства Российской Федерации, общепризнанных принципов и норм международного права. Решение и меры, принимаемые органами государственной власти в области укрепления транспортной безопасности, должны быть понятны каждому гражданину, носить упреждающий характер, обеспечивать равенство всех перед законом и неотвратимость ответственности, должны опираться на широкую поддержку общества.

Обеспечение транспортной безопасности России включает:

— своевременное прогнозирование и выявление внешних и внутренних угроз транспортной безопасности Российской Федерации;

— реализацию оперативных и долгосрочных мер по предупреждению и нейтрализации внутренних и внешних угроз транспортной безопасности;

— осуществление мер, направленных на недопущение либо минимизацию материального и морального ущерба от преступлений и чрезвычайных происшествий на транспорте;

— инвентаризацию международных требований к обеспечению транспортной безопасности, разработку и реализацию с учетом этих требований комплекса мер, направленных на качественное повышение уровня транспортной безопасности Российской Федерации, приведение его в соответствие с международными стандартами безопасности на транспорте. Очень важной составной частью этого комплекса мер является развитие возможностей разведки и контрразведки в целях своевременного обнаружения и нейтрализации угроз и определения их источников.

Интерес к этой проблеме спорадически актуализируется преимущественно в связи с очередным террористическим актом или иным чрезвычайным происшествием на транспорте. При этом, как правило, активность проявляется все чаще в форме попыток лиц, непосредственно пострадавших в результате диверсии, предъявить государству иск на предмет возмещения понесенного ими материального и морального ущерба. Но данная проблема не может быть решена без широкой опоры на понимание и поддержку всех структур гражданского общества. Помимо всех ветвей государственной власти, особую роль в решении этой задачи, ее финансовом обеспечении должны сыграть общественные организации, коммерческие структуры из числа заметных участников рынка транспортных услуг, страховые компании и другие коммерческие предприятия — потребители транспортных услуг, в том числе зарубежные, имеющие тесные экспортно-импортные отношения с Россией. Поиск и аккумулирование внебюджет-

ных средств на нужды транспортной безопасности — одно из необходимых условий решения искомой проблемы.

Также необходимо создать новую единую нормативно-правовую базу эффективного обеспечения безопасности на объектах транспортного комплекса с учетом происшедших изменений в форме собственности, а также подходов в области управления. Принципиально важно, чтобы к созданию нормативно-правовой базы по обеспечению безопасности на объектах транспортного комплекса привлекались не только ученые и эксперты, но и представители общественности. Важным направлением повышения уровня безопасности на транспорте является обустройство автомобильных, железнодорожных, воздушных, морских, речных и смешанных автомобильно-речных пунктов пропуска на государственной границе Российской Федерации и на внешних границах, а именно оснащение этих пунктов пропусков новыми, современными техническими средствами систем безопасности. Требуется ужесточить контроль над исполнением нормативных требований, касающихся безопасности в транспортной сфере.

В заключении можно сказать, что состояние транспортной безопасности затрагивает в первую очередь интересы и личности, общества и государства, интересы всех физических и юридических лиц, причастных к деятельности транспортного комплекса. Исходя из этого, можно сделать вывод, что вопросы укрепления транспортной безопасности не могут интересовать только органы государственной власти, а должны касаться всех и каждого.

Как показывает практика, государство не может и не должно решать эту проблему, что называется, в одиночку. Общественность обязана активно участвовать в решении задачи обеспечения транспортной безопасности, а каждый человек в отдельности должен укреплять свои моральные позиции и поддерживать правопорядок, уважать жизнь и права других людей и именно тогда можно будет каждому почувствовать себя в безопасности. В первую очередь все зависит от нас самих.

Литература

1. Казюлин, В. А. Современная единая политика обеспечения реализации конституционных требований в области обеспечения транспортной безопасности в России / В. А. Казюлин, Ф. П. Васильев // Конституция Российской Федерации как гарант прав и свобод человека и гражданина при расследовании преступлений: материалы Международной научно-практ. конф. (Москва, 14 ноября 2013 г.) : в 3 ч. — Ч. 3. — М. : Институт повышения квалификации Следственного комитета РФ, 2013.

2. Морозов, В. В. Транспортная безопасность: вопросы юридической регламентации/ В. В. Морозов. — М. : ЮМИДА, 2008.

3. Яхьяев, Н. Я. Безопасность транспортных средств : учебник для высш. учеб. заведений. — М. : Академия, 2011.

4. Камбаров, А. М. Проблемы противодействия террористическим актам, совершаемым организованными группами на объектах железнодорожного транспорта // Вестник Московского университета МВД России. —2008. — № 5.

Информационное обеспечение транспортной безопасности

УДК 004:656(075.8)+347.463

© Чеботарева Анна Александровна
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Информационно-математические технологии
и информационное право» Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ МИНТРАНСА РОССИИ: АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ «ЭРА-ГЛОНАСС» И ЕДИНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Аннотация. Автором анализируется вопрос информационного обеспечения в области транспортной безопасности. Большое внимание уделено роли развития государственных информационных систем, находящихся в ведении Минтранса России, — государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС», а также Единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности. Характеризуются также автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств.

Ключевые слова: информатизация, информационные технологии, обеспечение транспортной безопасности, информационное обеспечение в области транспортной безопасности, информационные системы, государственные информационные системы, автоматизированные централизованные базы персональных данных.

© Tchebotareva Anna
— PhD in law, associate professor of the department
«Information and mathematical technology and information law»
of Law Institute of the Moscow state transport
University of Emperor Nicholas II

LEGAL ASPECTS OF CREATION AND FUNCTIONING OF THE STATE INFORMATION SYSTEMS OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION: AIS OF «ERA-GLONASS» AND UNIFORM STATE SYSTEM OF ENSURING TRANSPORT SAFETY

Abstract. The author considers a question of information support in the field of transport safety. At the same time much attention is paid to a role of development of the state information systems which are under authority of the Ministry of Transport of the Russian Federation — the state automated information ERA-GLONASS system, and also Uniform state information system of ensuring transport safety. In article the characteristic is given to the automated centralized bases of personal information about passengers and personnel (crew) of vehicles.

Keywords: informatization, information technologies, ensuring transport safety, information support in the field of transport safety, information systems, the state information systems, the automated centralized bases of personal information.

Реализуемая государственная Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте[1] предполагает серьезные меры в направлении реализации информационной компоненты, а именно — создания системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте. Речь прежде всего о специализированных информационных ресурсах, при этом следует подчеркнуть, что информационные ресурсы единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности являются информацией ограниченного доступа.

Осознавая приоритетность решения задачи транспортной безопасности, серьезное внимание в последние годы Минтрансом России уделено созданию и развитию Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Еще одной, не менее актуальной, выступает и другая государственная автоматизированная информационная система, находящаяся в ведении Минтранса России, — «ЭРА-ГЛОНАСС». Каждая из этих систем призвана решать сложнейшие задачи для транспортного комплекса России — обеспечения безопасности.

Нормативную основу деятельности ЕГИС ОТБ составляют: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», приказ Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных».

Важнейшая составляющая ЕГИС ОТБ — автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств (АЦБПДП).

Защита персональных данных — одна из ключевых проблем обеспечения информационной безопасности личности. Данный условный термин

[1] Утверждена распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р.

применяется для обозначения права индивида на доступ к своему персональному досье, имеющемуся в распоряжении государственных или частных «пользователей информации», с целью обеспечения точности, своевременности и соотносимости имеющейся информации с целями, для которых она хранится, и проверки того, не может ли получить доступ к информации лицо, не обладающее соответствующими полномочиями. Таким образом, защита персональных данных связана также с личным характером информации.

Основу законодательства в области защиты персональных данных составляет специальный Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных», регулирующий отношения, связанные с обработкой персональных данных, осуществляемой федеральными органами государственной власти, органами государственной власти субъектов РФ, иными государственными органами, органами местного самоуправления, не входящими в систему органов местного самоуправления муниципальными органами, юридическими лицами, физическими лицами с использованием средств автоматизации или без использования таких средств, если обработка персональных данных без использования таких средств соответствует характеру действий (операций), совершаемых с персональными данными с использованием средств автоматизации.

Согласно ст. 3 названного Закона под персональными данными понимается любая информация, относящаяся к прямо или косвенно определенному или определяемому физическому лицу (субъекту персональных данных).

В свою очередь, под обработкой персональных данных понимается любое действие (операция) или совокупность действий (операций), совершаемых с использованием средств автоматизации или без использования таких средств с персональными данными, включая сбор, запись, систематизацию, накопление, хранение, уточнение (обновление, изменение), извлечение, использование, передачу (распространение, предоставление, доступ), обезличивание, блокирование, удаление, уничтожение персональных данных.

В автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств согласно ст. 5 Федерального закона «О транспортной безопасности» входят следующие данные:

1) фамилия, имя, отчество;

2) дата рождения;

3) вид и номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретается проездной документ (билет);

4) пункт отправления, пункт назначения, вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный);

5) дата поездки;

6) пол;

7) гражданство.

Приказом Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 определены принципы, на основе которых формируются и функционируют АЦБПДП:

1) соблюдение конституционных прав граждан при автоматизированной обработке информации, содержащей персональные данные;

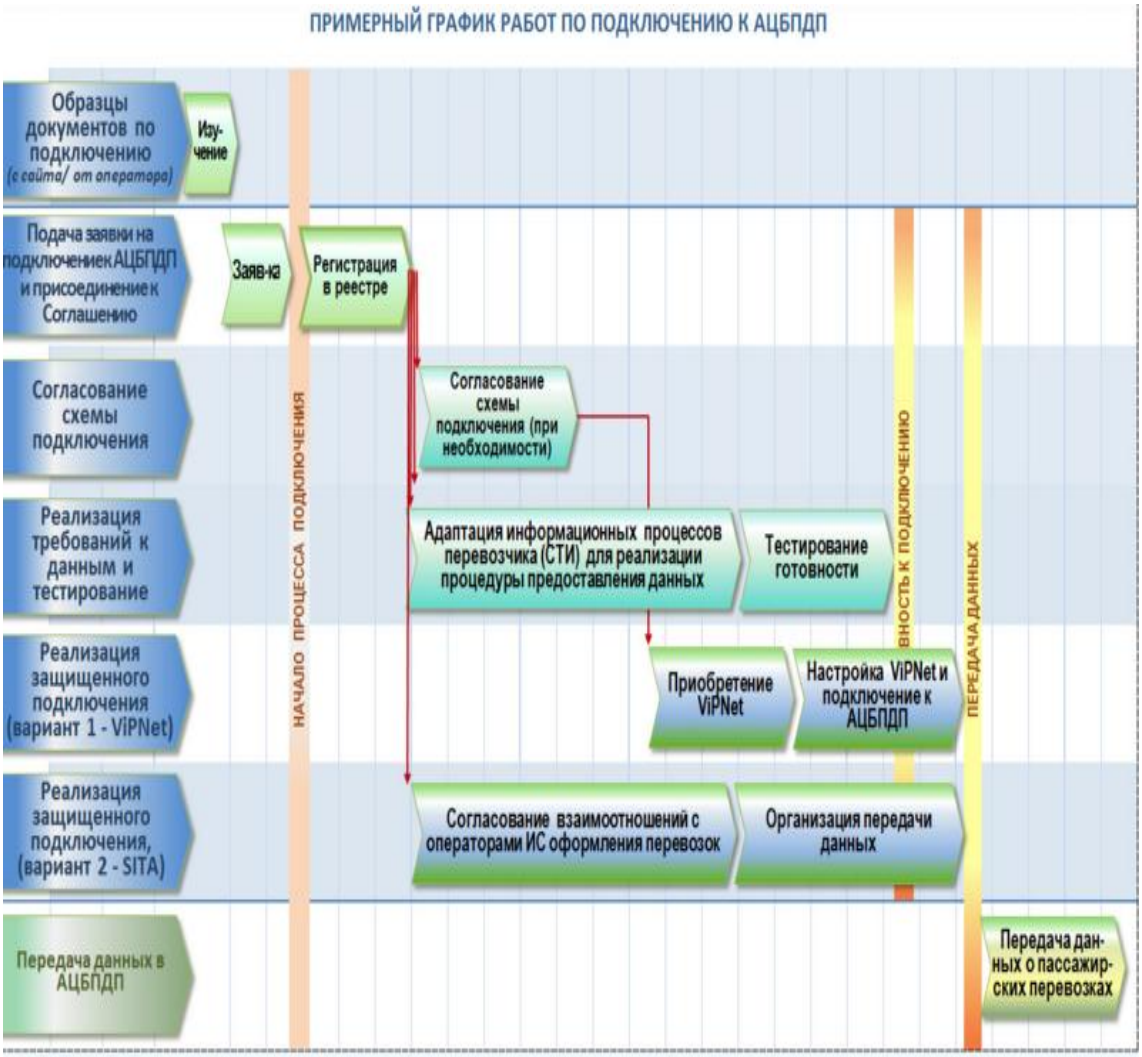
2) обеспечение технологической возможности информационного взаимодействия существующих и вновь создаваемых информационных систем участников информационного взаимодействия;

3) обеспечение технологической независимости структуры АЦБПДП и ее функционирования от проводимых административных, организационных и иных изменений деятельности участников информационного взаимодействия;

4) обеспечение конфиденциальности информации;

5) обеспечение целостности и достоверности передаваемой информации.

Ниже схематично представлен график работ по подключению к Автоматизированным централизованным базам персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств:



Другая государственная автоматизированная информационная система, находящаяся в ведении Минтранса России, — «ЭРА-ГЛОНАСС» — создана и функционирует в соответствии с нормами Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

Согласно ст. 5 Закона основное предназначение АИС «ЭРА-ГЛОНАСС» состоит в следующем:

1) оперативное получение на основе использования сигналов ГЛОНАСС информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, обработка этой информации путем дополнения ее размещенной в системе информацией о транспортном средстве, передача обработанной информации в систему обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112» или в

случае отсутствия в субъекте РФ такой системы в государственный орган данного субъекта Российской Федерации, уполномоченный на организацию централизованной обработки вызовов экстренных оперативных служб, или организацию, осуществляющую централизованную обработку вызовов экстренных оперативных служб в данном субъекте Российской Федерации, либо в случае отсутствия указанных органа или организации в экстренные оперативные службы данного субъекта Российской Федерации, а также взаимодействия с автоматизированной информационной системой обязательного страхования;

2) предоставление размещенной в системе и обработанной информации о дорожно-транспортных и об иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, о принятых мерах экстренного реагирования, об их своевременности и эффективности государственным органам, органам местного самоуправления, должностным лицам, юридическим лицам, физическим лицам;

3) решение иных задач в области получения, обработки, хранения и передачи информации, не связанной с дорожно-транспортными и иными происшествиями на автомобильных дорогах в Российской Федерации, в том числе в коммерческих целях.

Подводя итог проведенному анализу, необходимо подчеркнуть, что к настоящему времени Минтрансом России предприняты серьезные шаги в направлении создания системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, а именно:

1) созданы и развиваются специально призванные решать задачи обеспечения безопасности населения на транспорте государственные информационные системы — ЕГИС ОТБ и государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС»;

2) определена правовая основа деятельности данных государственных информационных систем, включающая целевые установки, принципы, права и обязанности участников отношений, возникающих в связи с их созданием и функционированием, вопросы финансирования, порядка размещения информации в данных системах, а также полномочия государственных органов в области создания и функционирования данных систем.

Необходимо отметить важность вопроса эффективности информационного обеспечения деятельности федеральных органов исполнительной власти по реализации установленных государством правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Противодействие преступности на транспорте

УДК 343.985+656.2

© Сидоркин Александр Иванович
— доктор юридических наук, заведующий
кафедрой «Теория права и природоресурсное право»
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ПРОВЕДЕНИЕ ГЛАСНОГО ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОГО[1] МЕРОПРИЯТИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Данная статья посвящена анализу специальных мероприятий, проводимых органами полиции по выявлению оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств на транспорте. В публикации определяется порядок фиксации найденных предметов в соответствии с УПК РФ и иными нормативными правовыми актами, определяющими деятельность полиции в этой сфере.

Ключевые слова: оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, взрывные устройства, оперативно-разыскные мероприятия.

© Sidorkin Aleksandr
— doctor of legal sciences, professor
of the Legal Institute of Moscow state institute
of transport University of Emperor Nicholas II

CONDUCT VOWELS OPERATIVELY-SEARCH ACTIONS TRANSPORT

Abstract. This article analyzes the special events held by the police to identify weapons, ammunition, explosives and explosive devices. The publication determines the order fixing the found objects in accordance with the Criminal Procedure Code and other legal acts determining the activities of the police in this area

Keywords: weapons, ammunition, explosives, explosive devices, operational-search measures

[1] Нормативным «Орфографическим словарем русского языка», издаваемым Российской академией наук, предложено писать слово *разыскной* с буквой «а». Принятое ранее написание *розыскной* признано противоречащим современным орфографическим нормам. Однако в статье используется написание *розыскной*, данное в нормативных правовых актах Российской Федерации.

В связи с возросшей угрозой террористических актов, как показали последние события в Европе, и в частности в Бельгии, осуществляемых зачастую с использованием транспорта, особое внимание приобретают вопросы превентивного противодействия террористам. В связи с этим одним из основных звеньев предупреждения террористических актов становится специальные (оперативно-розыскные) мероприятия, проводимые на транспорте. В частности, в практике работы органов внутренних дел требуют разъяснения отдельные вопросы, связанные с добровольной выдачей оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств в ходе гласного оперативно-розыскного мероприятия — обследования транспортных средств.

Необходимо обратить внимание на следующие важные моменты. В соответствии с п. 8 ч. 1 ст. 6 Федерального закона от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» (далее — Закон об ОРД) обследование транспортных средств является одним из ОРМ, которые проводятся при осуществлении оперативно-розыскной деятельности (далее — ОРД) [1].

Согласно примечанию к ст. 222 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) лицо, добровольно сдавшее предметы, указанные в данной статье, освобождается от уголовной ответственности, если в его действиях не содержится иного состава преступления. Не может признаваться добровольной сдачей предметов, указанных в данной статье, а также в ст. 223 УК РФ, их изъятие при задержании лица, а также при производстве следственных действий по их обнаружению и изъятию [2].

Пунктом 19 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 12 марта 2002 г. № 5 «О судебной практике по делам о хищении, вымогательстве и незаконном обороте оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств» разъяснено, что под добровольной сдачей огнестрельного оружия, его основных частей либо комплектующих деталей к нему, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, предусмотренной примечаниями к ст. 222 и 223 УК, следует понимать выдачу лицом указанных предметов по своей воле или сообщение органам власти о месте их нахождения при реальной возможности дальнейшего хранения вышеуказанных предметов. Добровольность сдачи оружия оценивается применительно к конкретным обстоятельствам дела. При этом надлежит иметь в виду, что закон не связывает выдачу с мотивом поведения лица, а также с обстоятельствами, предшествовавшими ей или повлиявшими на принятое решение [3].

Как показывает практика, если оружие было обнаружено и изъято при обследовании транспортных средств, то по его результатам составляется протокол осмотра места происшествия, порядок производства которого регламентируется Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации (далее — УПК РФ) [4].

В то же время порядок производства ОРМ определен Законом об ОРД и нормативными правовыми актами органов, уполномоченных осуществлять ОРД.

Необходимо учитывать, что в соответствии с ч. 3 ст. 11 Закона об ОРД представление результатов ОРД органу дознания, следователю или в суд осуществляется на основании постановления руководителя органа, осуществляющего ОРД, в порядке, предусмотренном ведомственными нормативными актами. Данный порядок определен Инструкцией о порядке представления результатов оперативно-розыскной деятельности органу дознания, следователю или в суд, утвержденной приказом МВД России № 776, Минобороны России № 703, ФСБ России № 509, ФСО России № 507, ФТС России № 1820, СВР России № 42, ФСИН России № 535, ФСКН России № 398, СК России № 68 от 27 сентября 2013.

Справедливым представляется мнение, высказанное некоторыми специалистами, что в соответствии со ст. 89 УПК РФ в процессе доказывания запрещается использование результатов ОРД, если они не отвечают требованиям, предъявляемым к доказательствам УПК РФ [5, 17]. Данное положение корреспондирует ч. 1 ст. 75 УПК РФ, согласно которой доказательства, полученные с нарушением требований УПК РФ, являются недопустимыми. Недопустимые доказательства не имеют юридической силы и не могут быть положены в основу обвинения, а также использоваться для доказывания.

Литература

1. Федеральный закон от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности».

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ.

3. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 12 марта 2002 г. № 5 «О судебной практике по делам о хищении, вымогательстве и незаконном обороте оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств».

4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ.

5. Алиев, Т. Т. Понятие и система принципов уголовного процесса по действующему законодательству / Т. Т. Алиев, Н. А. Громов, Л. М. Зейналова // Следователь. — 2002. — № 11.

УДК 343.3+656.2

© Попов Константин Иванович
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Юридического института
Московского государственного университета путей сообщения
Императора Николая II, член Российской академии
юридических наук

ПРАВОМЕРНОЕ ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА ПРИ ОБОСНОВАННОМ РИСКЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Статья посвящена анализу института обоснованного риска в сфере железнодорожного транспорта как обстоятельства, исключающего преступность деяния, а также рассмотрению условий правомерности причинения вреда при обоснованном риске.

Ключевые слова: обоснованный риск; обстоятельство, исключающее преступность деяния; правомерное причинение вреда.

© Popov Konstantin
— PhD in law, associate professor of the department
«Criminal law, criminal process and criminalistics»
Law Institute of the Moscow state transport University
of Emperor Nicholas II, member of the Russian Academy
of legal Sciences

LAWFUL INFLICTION OF HARM IN A REASONABLE RISK ON A RAILWAY TRANSPORT

Abstract. The article is devoted to analysis of sound risk institute in the field of railway transport as criminal defenses , as well as consideration of the terms of the legality of the injury with a reasonable risk.

Keywords: reasonable risk; criminal defenses; legitimate infliction of harm.

Действующий Уголовный кодекс Российской Федерации (далее — УК РФ) впервые в российском законодательстве закрепляет институт обоснованного риска как обстоятельство, исключающее преступность деяния. Согласно ст. 41 УК РФ не является преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам при обоснованном риске для достижения общественно полезной цели.

Риск в современных условиях как никогда оказывается естественным двигателем научно-технического прогресса. Включение обоснованного риска в число обстоятельств, исключающих преступность деяния, в полной мере соответствует тенденции на развитие самостоятельности и инициативы, профессиональной смелости, принятие нестандартных решений и т.п. Экспериментальные, рискованные действия и решения осуществляются в любой сфере человеческой практики, но наиболее часто — при испытании новых технологий и различных видов техники, а также в области использования источников повышенной опасности, в том числе и в сфере железнодорожного транспорта.

В русском языке слово «риск» определяется как «возможная опасность чего-либо», «действие наудачу, требующее смелости, бесстрашия в надежде на счастливый исход»[1]. Уголовный закон, говоря об обоснованном риске как обстоятельстве, исключающем преступность деяния и ответственность за причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам, имеет в виду такое поведение лица, когда надежда на счастливый исход имеет под собой достаточные основания.

В процессе освоения новых технологий, при ликвидации аварий в сфере железнодорожного транспорта приходится прокладывать путь в неизвестное, что неизбежно связано с риском. Можно сказать, что научно-технический прогресс невозможен без риска, поскольку научный поиск, изобретательский процесс могут привести к неудаче, материальному ущербу, а иногда связаны с опасностью и для здоровья человека.

Представляется, что обоснованный риск является риском профессиональным, так как возможен в любой сфере профессиональной деятельности, в том числе и в сфере железнодорожного транспорта. Наиболее распространенные его разновидности — это научный риск (риск экспериментатора) и производственно-хозяйственный риск (в процессе производственной деятельности).

Деятельность в сфере железнодорожного транспорта, несомненно, связана с многочисленными рисками на ее различных этапах — в стадии проведения испытаний новых образцов подвижного состава, различного электрооборудования, машин, механизмов и т.п. Кроме того, что особенно актуально, повседневная деятельность по перевозке грузов и пассажиров также несет в себе постоянную угрозу, являясь источником повышенной опасности. Так, деятельность железнодорожного транспорта в целом относится к 3 классу, организация перевозок грузов — к 5 классу, а производство железнодорожного подвижного состава — уже к 24 классу из 32 классов профессионального риска видов экономической деятельности[2].

По своему социально-политическому содержанию обоснованный риск

---

[1] *Ожегов С. И.* Толковый словарь русского языка. М. : Мир и образование, 2016. С. 693.

[2] См.: Приказ Минтруда России от 25 декабря 2012 г. № 625н «Об утверждении Классификации видов экономической деятельности по классам профессионального риска».

является общественно полезным и потому правомерным деянием, однако по внешним своим признакам обладает известным сходством с некоторыми уголовно наказуемыми деяниями. Риск приобретает уголовно-правовое значение лишь в случаях, когда в результате рискованной деятельности причиняется вред охраняемым уголовным законом интересам.

В ст. 41 УК РФ определено, когда вред, возникший в результате действий, сопряженных с риском, не влечет уголовной ответственности, и названы условия, при которых риск является допустимым. Только такой риск, отвечающий условиям, изложенным в уголовном законе, сопряженный с опасностью причинения вреда правоохраняемым интересам, разрешен, и только такой риск исключает преступность деяния, является правомерным случаем причинения вреда и исключает ответственность за причиненный вред.

Первое условие обоснованности риска — наличие общественно полезной цели. Так, испытание новых видов техники, транспортных средств может привести к аварии, вызвавшей человеческие жертвы. Возможны неудачи, причинение вреда здоровью, а иногда и более тяжкие последствия. Однако стремление развивать возможности железнодорожного транспорта заставляет обоснованно и сознательно рисковать.

Наличие общественно полезной цели означает, что риск осуществляется не из эгоистических побуждений лица, а направлен на достижение полезного результата для других лиц, государства или общества в целом. Общественно полезная цель должна быть не абстрактной, а конкретной и достижимой. Если вероятность достижения цели ничтожно мала, риск не может быть признан обоснованным.

Общественная полезность цели должна быть очевидной. Следует оценивать не просто общественную полезность цели, но и то, что благая цель не может служить оправданием использования безнравственных средств. Более того, при обоснованном риске речь идет не о всяком действии, направленном к общественно полезной цели, а только о действиях, социальная полезность которых выше создаваемой опасности[1].

В отличие от состояния крайней необходимости, когда меньший вред причиняется для предотвращения большего, при действиях, сопряженных с риском, нет грозящей опасности. Вынужденное создание опасной ситуации вызвано стремлением к общественно полезной цели. Естественно, эта цель должна означать достижение значительно более важного результата, чем возможный ущерб при неудаче.

Второе условие обоснованности риска — невозможность достигнуть желаемого результата иными действиями, не связанными с риском.

Невозможность достижения запланированного позитивного результата без риска означает отсутствие гарантированных, с заведомо известным

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации с постатейными материалами / под ред. А. И. Рарога. М. : Проспект, 2016. С. 144.

позитивным результатом путей решения проблемы. Нередко при обоснованном риске для достижения общественно полезной цели лицо вынуждено нарушать какие-то по сути устаревшие, но еще не отмененные инструкции и правила.

Так, после заводских испытаний, проведения опытов на полигонах необходимо применить новые образцы подвижного состава или иные технические приспособления и агрегаты на практике. Пока новая техника еще не совсем освоена, не выявлены возможные конструктивные дефекты и недостатки, первые пассажиры, несомненно, подвергаются риску. Также риску подвергаются испытатели различных механизмов, систем обеспечения жизнедеятельности. Проверить надежность движения и эксплуатации подвижного состава, например, нового скоростного поезда, возможно только путем его экспериментального прогона на максимально допустимой скорости по установленному маршруту.

Возможность реализовывать поставленные цели обычными, не рискованными методами снимает вопрос о правомерности риска и превращает его в общественно опасное и уголовно наказуемое действие. Невозможность достижения цели не связанными с риском действиями (бездействием) означает, что достижение поставленной цели не вообще невозможно, а лишь в конкретных условиях и обстоятельствах, например, при ограниченности времени и имеющихся ресурсов[1].

В связи с этим вряд ли можно считать обоснованными, например, рискованные действия машиниста, который в процессе испытаний нового подвижного состава разгоняет локомотив выше предельно допустимой скорости, желая поставить скоростной рекорд и таким образом стать известным.

Вместе с тем представляется, что рисковать можно не только тогда, когда цель невозможно достигнуть без риска, но и тогда, когда достигнуть ее без риска можно, но если рискнуть, то тем самым будет достигнут высокоэффективный результат. В том случае, когда риску подвергаются люди, необходимо их согласие на участие в экспериментах, испытаниях, опасных мероприятиях. Однако только одного добровольного согласия испытуемых недостаточно.

Третье условие обоснованности риска — принятие лицом, допустившим риск, достаточных мер для предотвращения вреда охраняемым законом интересам.

Достаточными мерами следует признавать использование всех возможных на данный момент средств, научных знаний для сведения риска к минимуму, поскольку в ряде случаев полностью исключить риск нельзя. При этом принимается во внимание вся совокупность предупредительных мер и обстоятельств их принятия. Учитывается обстановка, в которой бы-

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А. И. Чучаева. М. : КОНТРАКТ, 2013. С. 136.

ли совершены рискованные действия; важность цели, которую преследовал рискующий; достижения науки и техники, которые можно было использовать для предотвращения вреда правоохраняемым интересам; требования техники безопасности; дефицит времени и информации для принятия рискованного решения; характер щадящих последствий в случае бездействия, их безальтернативность и т.п.

Достаточность или недостаточность принятых мер определяют органы предварительного расследования и суд. Следует особо подчеркнуть, что уголовный закон говорит не об исчерпывающих мерах, а только о достаточных, т.е. с учетом возможностей рискующего лица.

При обоснованном риске не должно быть осознания неизбежности причинения вреда, поскольку рискующий, предпринимая необходимые меры предосторожности, рассчитывает на благоприятный исход. В этом заключается существенное отличие обоснованного риска от крайней необходимости. Особенно сложно определить условие достаточности предпринятых мер для предотвращения вреда, поскольку вред все же наступил, а следовательно, меры, предпринятые для его предотвращения, были объективно недостаточными.

При действии (бездействии) в ситуации обоснованного риска всегда существует осознаваемая лицом какая-то вероятность неудачи. В противном случае не будет риска. Однако, понимая вероятность причинения вреда, обоснованно рискующий предпринимает все, по его мнению, необходимые и возможные меры для того, чтобы сделать эту вероятность минимальной[1].

Рискующее лицо должно предпринять достаточные, по его мнению, меры для предотвращения вреда, поэтому возможные вредные последствия при риске являются лишь вероятными. Вместе с тем риск не признается обоснованным, если достижение цели намеченными средствами создает угрозу чрезвычайных последствий в случае неудачи. Такими особо тяжкими последствиями считаются, например, угроза для жизни многих людей, экологическая катастрофа или общественное бедствие. Рисковать причинением столь серьезного вреда закон считает недопустимым для достижения любых общественно полезных целей, так как они заведомо не оправдывают подобные средства их достижения.

Так, в России в последние годы уже не раз происходили печальные случаи железнодорожных катастроф, когда после схода с рельса вагонов-цистерн происходило заражение окружающей местности разлившимися сильнодействующими химическими веществами, которые перевозились с явными нарушениями действующих норм и правил безопасности перевозки опасных грузов на железнодорожном транспорте. В таких случаях риск явно не был обоснованным. Кроме того, это повлекло в ряде случаев к му-

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерацыии / отв. ред. В. М. Лебедев. М. : Юрайт, 2016. С. 193.

тации и заболеваниям домашних животных (рождались овцы с двумя головами), а также значительному росту заболеваемости населения, проживающего в прилежащих к месту катастрофы населенных пунктах. К сожалению, приходится констатировать, что виновные не были установлены, и никто не был привлечен к ответственности[1].

Объектом риска, как правило, являются материальные предметы, а не человек. Когда же объектом риска является человек, то принятие всех возможных мер предотвращения вреда выражается в первую очередь в проведении испытаний с использованием манекенов, затем — специалистами-испытателями, и лишь в крайних случаях — на других лицах. Здесь преследуется не только цель испытания, например, нового локомотива или вагона, но и цель обеспечения максимальной безопасности для пассажиров.

Принятие рискующим достаточных мер для предотвращения вреда предполагает, что он действует не «наудачу», а просчитывает, предвидит возможные потери и пытается их нейтрализовать. Однако понятием «достаточные меры» охватываются не объективно, а субъективно достаточные меры, т.е. осуществляются те меры, которые могло предпринять конкретное лицо. Если бы предпринимались объективно достаточные меры, негативные последствия не наступали бы.

Представляется, что когда риск осуществляется в профессиональной сфере, к требованию о принятии достаточных мер для предотвращения вреда следует подходить с точки зрения соответствия предпринятых мер научно-техническим достижениям и опыту, имеющимся в этой области. При этом обоснованно рискующий должен избрать такой способ достижения общественно полезной цели, который предполагает наименьшие возможные потери. Вместе с тем вред при обоснованном риске может иметь место как при достижении поставленной цели, так и при ее недостижении.

Если же разработчик не знал об опыте других лиц по каким-то объективным причинам, например в связи с секретностью этих разработок, в силу других обстоятельств (например, с целью сохранения ноу-хау), и действовал в этих направлениях, допуская риск, то он освобождается от уголовной ответственности даже при наличии какого-то вреда.

В литературе правильно отмечается, что обоснованный риск, по существу, представляет собой единство рискованной ситуации и рискованных действий. И если рискованные ситуации подготовлены предшествующей деятельностью людей (их технологиями, их происками), то у рискованных действий этого нет[2].

Совершение преступления при нарушении условий правомерности

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: постатейный / под ред. А. В. Бриллиантова. М. : Проспект, 2015. С. 217.

[2] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / отв. ред. Г. А. Есаков. М. : Проспект, 2016. С. 146.

обоснованного риска рассматривается как обстоятельство, смягчающее наказание (п. «ж» ч. 1 ст. 61 УК РФ). Это имеет место, когда лицо рискует для достижения общественно полезной цели, в то время как она могла быть достигнута не связанным с риском действием (бездействием), а также когда лицо, допустившее риск, не приняло достаточных мер для предотвращения вреда охраняемым уголовным законом интересам, хотя и имело такую возможность. Преступление, совершенное при нарушении условий правомерности риска, может быть как умышленным (с косвенным умыслом), так и неосторожным.

Обоснованный риск как обстоятельство, исключающее преступность деяния, имеет много общего с крайней необходимостью. Однако при крайней необходимости вред причиняется для устранения опасности, непосредственно угрожающей личности, ее правам и другим правоохраняемым интересам. При обоснованном риске такой непосредственной опасности может не быть либо она лишь вероятна, однако, стремясь к достижению общественно полезной цели, не достижимой не связанными с риском действиями (бездействием), лицо создает опасную ситуацию.

Представляется, что правовую оценку обоснованного риска целесообразно проводить, выделяя в нем состав правомерного поведения, принимая во внимание, что обоснованное рискованное поведение является разновидностью института *правомерного причинения вреда*. Указанный состав выступает правовым основанием непривлечения лица к уголовной ответственности за фактическое причинение вреда, а также признания его действий правомерным поведением.

Проведенный анализ содержания уголовно-правовой нормы об обоснованном риске и проблем ее применения свидетельствует о необходимости и возможности совершенствования правового регулирования правомерной рискованной деятельности, прежде всего, в плане законодательного закрепления признаков состава правомерного причинения вреда при обоснованном риске, а также введения процедур следственного доказывания и судебного рассмотрения факта правомерного причинения вреда.

УДК 343.85+656.2

© Скобелин Сергей Юрьевич
— кандидат юридических наук, доцент,
заведующий криминалистической лабораторией
Академии Следственного комитета Российской Федерации

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Аннотация. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (гл. 27 УК РФ) уносят жизни сотни тысяч людей ежегодно и по данному показателю несравнимы ни с убийствами, ни даже с террористическими актами. В то же время данные преступления относятся к категории небольшой и средней тяжести, а также к неосторожным преступлениям со всеми вытекающими юридическими последствиями. Не счесть примеров, когда небрежное или легкомысленное отношение пилотов воздушного, капитанов морского и речного, машинистов железнодорожного транспорта, лиц, ответственных за их техническое состояние, к правилам движения приводило к многочисленным людским и имущественным потерям. Неутешительное положение и в области дорожного движения.

Ключевые слова: Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах», дорожно-транспортное происшествие, тяжкий вред здоровью, транспортное преступление.

© Skobelin Sergey
— candidate of legal sciences, professor,
head of criminalistice-tion laboratory
of the Academy of the Investigative Committee
of the Russian Federation

CRIMINAL-LEGAL MEANS OF PREVENTING TRAFFIC CRIMES

Abstract. Crimes against traffic safety and operation instructions Pro transport (Chapter 27 of the criminal code) claim the lives of hundreds of thousands of people annually and this number is not comparable to murder or even terrorist acts. At the same time, these crimes belong to the category of small and medium gravity, as well as careless crimes with all the ensuing legal consequences. Countless examples of sloppy or careless attitude of air pilots, captains of sea and river, engineers of railway transport, those responsible for

their technical condition, the traffic rules have caused considerable human and property losses. Disappointing position in the field of road traffic.

Keywords: Concept of the Federal target program "increase of traffic safety in 2013-2020", traffic accident, serious harm to the health, transport and crime.

В Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах» отмечается, что ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибают и получают ранения свыше 270 тыс. человек. На дорогах за последние 7 лет погибло 7900 детей в возрасте до 16 лет, были травмированы 166 020 детей. Демографический ущерб от ДТП и их последствий за 2004—2010 гг. составил 506 246 человек, что в 2,3 раза больше, чем, например, численность российского населения, занятого в сельском хозяйстве. Размер социально-экономического ущерба за 2004—2010 гг. оценивается в 7326,3 млрд руб. Это сопоставимо с расходами консолидированного бюджета России в 2011 г. на финансирование социальной политики (7453,3 млрд руб.). При этом основными видами ДТП продолжают оставаться происшествия с высокой тяжестью последствий, в частности, наезд на пешехода (34,2% всех ДТП и 33% погибших)[1].

В данной Концепции, как и в предыдущих основополагающих стратегических документах, направленных на предупреждение ДТП, не последнее место занимают меры, направленные на совершенствование уголовного законодательства, регулирующего безопасность на дорогах, повышение ответственности водителей и пешеходов за нарушение требований безопасности дорожного движения.

Действительно современные тенденции «пьяного», агрессивного стиля вождения, на сегодняшний день ставшие нормой для многих водителей, потребовали серьезного пересмотра мер государственного воздействия на данных правонарушителей. Особенно вызывает общественный и политический резонанс участившиеся случаи подобного управления транспортным средством, повлекшие гибель людей, в том числе детей[2].

Принимаемые законодателем меры пока не несут желаемого результата. Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ в УК РФ была возвращена уголовная ответственность за управление механическим транспортным средством (причем воздушный, водный и железнодорожный транспорт к таким средствам здесь не относится) лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения. В то же время действующая подобная норма в УК РСФСР 1960 г. (ст. 211.1) показа-

[1] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р.
[2] URL: http://www.mr7.ru/articles/60420/; URL: http://ria.ru/incidents/20121112/910497668.html и др.

ла свою несостоятельность и в декабре 1992 г. была исключена из Особенной части Кодекса[1]. Ведь субъектов таких преступлений суды не лишают свободы, и рецидив в их действиях, как показывает практика, очень велик.

Между тем последствия, включенные в ст. 263 и 264 УК РФ, статичными не остаются. Неоднократно в статью то включаются, то исключаются последствия, связанные с причинением иного ущерба, не связанного с причинением вреда здоровью человека или смертью. В частности, первоначальная редакция ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» включала последствия, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. Однако сначала были исключены последствия в виде причинения крупного ущерба, а затем в декабре 2003 г. и средний тяжести вред здоровью (причем ст. 12.24. КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего» включила данные последствия лишь в 2005 г., спустя более года).

На сегодняшний день составообразующим признаком данного состава преступления являются последствия в виде тяжкого вреда здоровью либо смерти одного или нескольких лиц.

Подобная либерализация одновременно сопровождается усилением ответственности за данное преступление в состоянии опьянения. Статья разделяется на шесть частей и особо квалифицированный состав (ч. 6 ст. 264 УК РФ — деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц) предусматривает лишение свободы до 9 лет.

Сразу отметим, что законодатель несколько противоречит сам себе, так как в ст. 23 УК РФ говорит о том, что лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, подлежит уголовной ответственности на общих основаниях. Федеральным законом от 21 октября 2013 г. № 270-ФЗ ст. 63 УК РФ наконец-то была дополнена ч. 1.1, в соответствии с которой суд, назначающий наказание, в зависимости от характера и степени общественной опасности преступления, обстоятельств его совершения и личности виновного может признать отягчающим обстоятельством совершение преступления в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ. Однако и это не решило проблемы, так как порой такие преступления раскрываются не сразу и установить данное состояние затруднительно.

[1] Закон РФ от 24 декабря 1992 г. № 4217-1.

Также в указанной норме не дифференцируется ответственность в зависимости от многочисленности жертв, что представляется не справедливым и не последовательным. Кроме того, так как данное преступление с субъективной стороны является неосторожным, оно в соответствии с ч. 3 ст. 15 УК РФ остается преступлением средней тяжести со всеми вытекающими последствиями. При этом кумулятивная санкция данной нормы предусматривает обязательное дополнительное наказание в виде лишения права управлять транспортным средством на срок до трех лет, и это максимальный срок для данного вида наказания, назначенного в качестве дополнительного в соответствии с ч. 2 ст. 47 УК РФ. Напомним, что Федеральным законом от 27 июля 2009 г. № 215-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» срок данного наказания был увеличен до 20 лет в случаях, специально предусмотренных соответствующими статьями Особенной части УК РФ. Данной статьи подобное увеличение не коснулось.

Вызывает обоснованную критику научной общественности судебная практика примирительных процедур и освобождение в связи с деятельным раскаянием (ст. 76 УК РФ и ст. 25 УПК РФ) по преступлениям, в которых от действий виновных (чаще находящихся в состоянии опьянения) гибнут люди[1]. Причем основным, непосредственным объектом выступают публичные отношения безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 263—268 УК РФ), а их деяния граничат с умышленным причинением смерти[2].

Так, 14 мая 2013 г. постановлением судьи Красносельского районного суда г. Санкт-Петербурга было прекращено уголовное дело в отношении С., признанного виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. В результате нарушения С., управлявшим автомобилем, Правил дорожного движения была причинена смерть дорожным рабочим — Б., 1989 года рождения, и Л., 1984 года рождения. В ходе судебного разбирательства С. выплатил потерпевшим К. и Л. по 1 млн руб. каждой, и от них поступили заявления о прекращении уголовного дела в отношении подсудимого С. в связи с примирением и возмещением причиненного ущерба в полном объеме.

Как ни странно, но подобная практика считается правильной. Так, в п. 12 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 27 июня 2013 г. № 19 «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности» отмечается: «При рассмотрении вопроса о применении положений ст. 76 УК РФ к лицам, совершившим преступление, последствием которого явилась смерть по-

[1] *Шнитенков А. В.* Примирение с потерпевшим как основание освобождения от уголовной ответственности: проблемы законодательства и судебной практики // Российская юстиция. 2014. № 11. С. 54.

[2] *Питецкий В. В.* Актуальные проблемы установления вины за вред, причиненный при управлении транспортным средством // Российская юстиция. 2013. № 3. С. 56.

страдавшего, судам следует иметь в виду положения ч. 8 ст. 42 УПК РФ о переходе прав потерпевшего в таких случаях к одному из близких родственников погибшего. Поскольку уголовно-процессуальный закон не содержит каких-либо ограничений в процессуальных правах лиц, признанных потерпевшими в порядке, установленном ч. 8 ст. 42 УПК РФ, примирение лица, совершившего преступление, с такими потерпевшими может служить основанием для освобождения его от уголовной ответственности».

Например, в 2013 г. суды прекратили уголовное преследование в отношении 7325 (50,6% от всех осужденных по данной статье) виновных в совершении преступления, предусмотренного ст. 264, в связи с примирением сторон на основании ст. 76 УК РФ. Причем, более тысячи таких деяний были связаны с человеческими жертвами и совершены в состоянии алкогольного опьянения. 41 субъект был освобожден от уголовной ответственности в связи с деятельным раскаянием в соответствии со ст. 75 УК РФ, 28 УПК РФ. В 2014 г. эти цифры составили 7316 (62,5%) и 44.

Возникает вопрос: «С кем и каким образом примирился виновный?». Ответ: «Он материально компенсировал моральный ущерб родственникам погибших, и они не настаивали на его наказании».

Ведь освобождая таких лиц от уголовной ответственности, суд не имеет возможности привлечь их и к административной ответственности, в частности по ст. 12.8 КоАП РФ и назначить административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами.

Складывается парадоксальная ситуация, свидетельствующая об отсутствии адекватной прогрессивной и неотвратимой ответственности таких водителей как в рамках административных, так и уголовных правоотношений.

Так, если субъект совершает административные правонарушения, предусмотренные ст. 12.8 и 12.24 КоАП РФ, то самое строгое наказание, которое ему грозит, — это административный арест до 15 суток. Что касается лишения права управления транспортным средством, то сроки лишения будут складываться по каждому эпизоду до бесконечности ,пока причиненный вред не достигнет тяжкого или гибели людей. Но и в этом случае, даже если осужденный не будет освобожден от уголовной ответственности, реальное лишение свободы ему не грозит, а в 83% случаев назначается условное осуждение с запретом управлять транспортным средством сроком до трех лет (с зачетом административного лишения!). Как отмечалось, во-первых, срок такого запрета явно занижен, а во-вторых, отсутствует последовательное ужесточение ответственности за невыполнение приговора суда о лишении такого права.

Ухудшения количественно-качественных показателей данного вида преступлений подтолкнуло законодателя на усиление карательного воздействия в отношении лиц, совершивших подобные преступления. Но речь не идет об изменении состава преступления и дополнения его по-

следствиями, к примеру, в виде всех видов вреда здоровью, возврату к такому последствию как причинения крупного ущерба (как это было недавно сделано относительно ст. 263 УК РФ), о дифференциации ответственности в зависимости от количества жертв происшествия. Депутаты стали предлагать усиление карательной составляющей. Речь идет об увеличении срока наказания в виде лишения свободы вплоть до 15 лет или даже пожизненного срока лишения свободы как для квалифицированного убийства. Законопроект депутата Госдумы Олега Нилова предусматривает пожизненное лишение прав за пьяные ДТП со смертельным исходом. Также поступали разумные предложения о принудительном изъятии транспортного средства — предмета (орудия) преступления. Но Верховный Суд РФ дал отрицательное заключение на подобные новшества, как не отвечающие принципу справедливости[1].

Активно прослеживается в стране тенденция возврата к административной преюдиции. Сначала в 2009 г. в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации Президента Федеральному Собранию Д. А. Медведев высказал предложение о более широком применении административной преюдиции: «Наше уголовное законодательство (как и практика его применения) должно стать более современным. В уголовном законе следует шире использовать… так называемую административную преюдицию, т.е. привлекать к уголовной ответственности только в случае неоднократного совершения административного правонарушения». После этого в УК РФ появились ст. 178 «Недопущение, ограничение или устранение конкуренции», а также ст. 151.1 «Розничная продажа несовершеннолетним алкогольной продукции» с подобной преюдицией.

Очевидно, что данная тенденция только набирает ход и возможно сдерживающим фактором стало бы введение уголовной ответственности за неоднократное или систематическое совершение следующих административных правонарушений:

1) ст. 9.3 — нарушение правил или норм эксплуатации тракторов, самоходных, дорожно-строительных и иных машин и оборудования;

2) ст. 11.1 — действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене;

3) ст. 11.3 — действия, угрожающие безопасности полетов;

4) ст. 11.3.1 — нарушение требований авиационной безопасности;

5) ст. 11.8 — нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления;

6) ст. 11.10 — нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров на судах водного транспорта, а также на маломерных судах и др.

Думается, что выход из сложившейся ситуации может быть также найден в последовательном и наступательном контроле и надзоре со стороны компетентных органов за лицами, допускающими управление транспорт-

[1] URL: http://www.ugpr.ru/news/291. Дата обращения 1 декабря 2015 г.

ным средств в состоянии опьянения, начиная со штрафа вплоть до реального лишения свободы, конфискации автомобиля и длительного лишения права управлять транспортным средством.

Но последовательное усиление ответственности не даст эффекта, если не предусмотреть строгого контроля за такими правонарушителями и такого же последовательного исполнения всех назначенных судом мер воздействия.

Ведь если проанализировать данные Судебного департамента при Верховном Суде РФ о карательной практике судов по ст. 263 и 264 УК РФ за 2011 и 2014 гг., можно сделать интересные выводы[1].

Всего в 2011 г. по ст. 264 УК РФ было осуждено 13 170 лиц. Из них приговорено к реальному лишению свободы лишь 3722 осужденных (28,2%). Причем по ч. 1 ст. 264 всего 303 осужденных (5,3%), по ч. 2 ст. 264 УК РФ за нарушение лицом, находящимся в состоянии опьянения, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, — 430 осужденных из 1821 (23,6%), по ч. 4 ст. 264 УК РФ со смертельным исходом, совершенное в подобном состоянии, — 1095 (72,5%) и по ч. 6 ст. 264 УК РФ — повлекшее смерть двух и более лиц — 194 осужденных из 211. В 2014 г. по ст. 264 осуждено 11 695, к реальному лишению свободы 4922, условно с испытательным сроком 4532 виновных

Следует учитывать, что сроки реального лишения свободы при этом невелики. До 1 года было осуждено 651 лицо, от 1 года до 2 лет — 1187 осужденных, свыше 5 лет лишь 115 осужденных, причем 80 из них — по ч. 5 и ч. 6 ст. 264 УК РФ. Свыше чем на 8 лет осуждено лишь 4 человека. А по ст. 263 УК РФ было осуждено в 2014 г. всего 32 человека (многие из субъектов погибли). Из них к реальному лишению свободы только 4 человека на срок до 5 лет. Остальные осуждены условно, к ограничению свободы либо штрафу.

Поэтому говорить об увеличении сроков наказания за подобные преступления нецелесообразно и не потому, что судебная позиция в этом вопросе имеет указанный подход, а потому, что теорией уголовного и уголовно-исполнительного права давно доказано, что длительные сроки изоляции не позволяют достичь заявленных целей исправления, предупреждения новых преступлений и восстановления социальной справедливости. Особенно если учитывать, что данные преступления относятся к неосторожным и их совершают в криминологическом смысле еще не запущенные, криминально не зараженные личности.

Согласно п. «а» ч. 1 ст. 58 УК РФ таким лицам суд в большинстве случаев назначает для отбывания лишения свободы колонию-поселение, в которой режим отбывания данного наказания смягчен. Практика условно-

[1] Статистические данные судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации. URL: http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=1272

досрочного освобождения данных лиц от отбывания наказания довольно распространена, что лишний раз указывает на «исправимость» данной категории и отсутствие необходимости продолжительного лишения свободы.

При этом к лишению свободы условно с испытательным сроком (учитывая, что срок назначенного наказания в виде лишения свободы в большинстве случаев не превышает одного года, испытательный срок назначался в пределах трех лет (ч. 3 ст. 73 УК РФ), приговорено более половины всех осужденных по ст. 264 УК РФ — 8524 осужденных (64,7% от всех осужденных). Таким образом, суд, назначив лишение свободы до восьми лет, приходит к выводу о возможности исправления осужденного без реального отбывания наказания с возложением на него определенных обязанностей (являться на регистрацию, менять место жительства, пройти курс лечения от алкоголизма и даже не управлять транспортным средством в период испытательного срока).

Парадоксально, последняя обязанность в современной нормативной действительности является более действенной мерой, чем назначенное дополнительное наказание, — запрет управлять транспортным средством до трех лет. Дело в том, что законодатель не предусмотрел правовых последствий в виде замены данного вида наказания на реальное лишение свободы при уклонении и невыполнении запрета суда на занятие определенной деятельностью и определенных должностей. Не установлено ни административной, ни уголовной ответственности за злостное уклонение от исполнения подобного вида наказания, в отличие, например, от ограничения свободы как дополнительного вида наказания (ч. 1 ст. 314 УК РФ). А ст. 315 УК РФ «Неисполнение приговора суда, решения суда или иного судебного акта» предусматривает ответственность лишь представителей власти, государственных служащих, служащих органа местного самоуправления, а также служащих государственного или муниципального учреждения, коммерческой или иной организации.

На основании ч. 1 ст. 36 УИК РФ суд может лишь не зачесть в срок наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью время, в течение которого осужденный занимал запрещенные должности либо занимался запрещенной деятельностью. Однако данная норма в практической деятельности не реализуется по причине невозможности установить данный временной период, в то время как уклонение от исполнения обязанности, возложенной на условно осужденного, может послужить для суда основанием продления испытательного срока, а в случае систематического несполнения обязанностей — отмены условного осуждения и реального исполнения приговора.

Очень редко суды наказывают «рублем». Штраф как основной вид наказания был применен лишь к 67 осужденным (в большинстве по ч. 1 ст. 264 УК РФ), а как дополнительный вид наказания не назначался, так как в

соответствии с ч. 4 ст. 46 УК РФ штраф в качестве дополнительного вида наказания может назначаться только в случаях, предусмотренных соответствующими статьями Особенной части УК РФ, а в ст. 264 УК РФ такого наказания, к сожалению, не предусмотрено.

Лечение от алкоголизма было назначено всего лишь 31 осужденному. Все они были осуждены условно, и на них возложена соответствующая обязанность. К сожалению, с 2003 г. принудительные меры медицинского характера к осужденным лицам, признанным больным алкоголизмом, не применяется. Таким осужденным может быть назначено отбывание лишения свободы в специализированной медицинской организации, либо к ним в соответствии с ч. 3 ст. 18 УИК РФ учреждением, исполняющим лишение свободы, по решению медицинской комиссии применяется обязательное лечение.

К уголовному наказанию в виде ограничения свободы были приговорены в 2014 г. 809 осужденных. Данный вид наказания схож по своему содержанию с условным осуждением, однако к таким осужденным могут быть применены технические средства надзора (браслеты), которые получили широкое распространение во многих зарубежных странах. Представляется, что применение подобных средств к лицам, неоднократно управляющим автомобилем в состоянии опьянения, было бы эффективным при должном контроле и реагировании на нарушения данного запрета.

Таким образом, того набора уголовно-правовых средств, который имеется сегодня у правоприменителей, недостаточно для эффективного противодействия транспортным преступлениям.

Гражданско-правовые отношения в сфере транспортной деятельности

УДК 346+656.2

© Овечкин Александр Петрович
— доктор философских наук, профессор,
заведующий кафедрой «Финансовое право и налогообложение»
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ (ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)

Аннотация. В данной статье автором рассматриваются вопросы понятия и признаков предпринимательской деятельности применительно к предпринимательской деятельности, осуществляемой на железнодорожном транспорте. В частности, выделяются основные признаки предпринимательской деятельности (самостоятельность, предпринимательский риск, систематичность получения прибыли и государственная регистрация), которые рассматриваются применительно к особенностям осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: предпринимательская деятельность на железнодорожном транспорте, самостоятельность, предпринимательский риск, систематическое получение прибыли, государственная регистрации.

© Ovechkin Alexander
— doctor of philosophical sciences, professor,
head of department «Financial law and taxation»
of the Moscow state university of means
of communication of Emperor Nicholas II

BUSINESS ACTIVITIES IN RAILWAY TRANSPORT (LEGAL ASPECT)

Abstract. In this article the author deals with the concepts and features of business in relation to the business carried on the railways. In particular, it highlighted the main features of entrepreneurship (autonomy, entrepreneurial risk, systematic profit and state registration), which are discussed in relation to the peculiarities of doing business in railway transport.

Keywords: entrepreneurial activity in the trouble transport, autonomy, entrepreneurial risk, systematic profit, state registration.

В соответствии со ст. 2 ГК РФ *предпринимательской* признается самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке. Из этого определения вытекает, что любая предпринимательская деятельность должна соответствовать четырем признакам: самостоятельности, предпринимательского риска, систематичности получения прибыли и государственной регистрации. Разберемся, насколько предпринимательская деятельность на железнодорожном транспорте соответствует этим признакам и в чем особенности их проявления.

Прежде всего, любая предпринимательская деятельность должна быть самостоятельной. Если деятельность лица не является самостоятельной, то она не относится к предпринимательской. Признак самостоятельности указывает на волевой источник предпринимательской деятельности. Перевозчики, владельцы инфраструктуры, владельцы железнодорожного пути необщего пользования, как и любые иные предприниматели, вправе самостоятельно, т.е. своей властью и в своем интересе осуществлять предпринимательскую деятельность. Они сами самостоятельно распоряжаются своим имуществом, самостоятельно принимают управленческие решения, самостоятельно несут ответственность и т.д. Перевозчики, владельцы инфраструктур и другие участники транспортного процесса, являющиеся индивидуальными предпринимателями или юридическими лицами, вправе распоряжаться имуществом, находящимся в их собственности. Они также вправе использовать находящиеся у них в аренде, доверительном управлении имущество для осуществления транспортной деятельности в пределах, предусмотренных законом и соответствующим договором. Это же правило с некоторыми ограничениями распространяется и на ОАО «РЖД».

В соответствии со ст. 8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» единый хозяйствующий субъект вправе самостоятельно распоряжаться имуществом. Однако закон устанавливает и некоторые исключения из этого правила. Например, единый хозяйствующий субъект не вправе передавать в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог некоторые виды имущества, внесенного в его уставный капитал (магистральные железнодорожные линии, информационные комплексы, объекты мобилизационного назначения, объекты гражданской обороны и некоторые другие виды). Продажа акций ОАО «РЖД» может осуществляться только на основании федерального закона. Имеется группа имущества, передача которого в залог допускается только с согласия Правительства РФ (акции дочерних обществ единого хозяйствующего субъекта, малоинтенсивные железнодорожные линии, уча-

стки и станции со всеми расположенными на них сооружениями и др.). Подобного рода запреты и ограничения на самостоятельность обусловлены исключительно потребностями государственной безопасности.

Самостоятельность предпринимателя проявляется и в самостоятельности его ответственности. Российским законодательством предусматривается полная имущественная ответственность предпринимателя по своим обязательствам (ст. 24 , 56 ГК). В уставе ОАО «РЖД» записано, что общество отвечает по своим обязательствам всем своим имуществом за исключением имущества ограниченного в обороте.

Самостоятельность предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте выражается в самостоятельности принятия организационно-управленческих решений. Каждый предприниматель самостоятельно принимает решение: какие сделки ему осуществлять, а какие нет. Он выбирает партнеров по сделкам. Однако на железнодорожном транспорте в этой сфере могут быть определенные ограничения. Так, на железнодорожном транспорте при перевозках транспортом общего пользования заключаемый договор является публичным. Это означает, что предприниматель не может самостоятельно выбирать контрагента, а обязан заключить договор с любым лицом, которое к нему обратиться по поводу заключения договора.

Предпринимательская деятельность организуется лицом по своему усмотрению. Она не управляется непосредственно каким-либо органом публичной власти, что, однако, не исключает общего ее регулирования со стороны государства. В силу того, что единственным акционером ОАО «РЖД» является Правительство РФ, имеются некоторые особенности в управлении обществом. В частности, Правительство РФ осуществляет от имени Российской Федерации полномочия акционера единого хозяйствующего субъекта в соответствии с законодательством РФ о приватизации и об акционерных обществах. Оно назначает на должность и освобождает от должности президента единого хозяйствующего субъекта.

Закон стремится обеспечить защиту самостоятельности предпринимателя. Из ст. 1, 13, 16 ГК РФ следует, что нерегламентированное законодательством вмешательство государства и его органов в деятельность предпринимателя не допускается. Предприниматель имеет право обращаться в арбитражный суд с заявлением о признании не действительными (полностью или частично) ненормативных актов государственных органов или органов местного самоуправления, а в случаях, предусмотренных законом, — нормативных актов, не соответствующих закону или иным правовым актам и нарушающих гражданские права и охраняемые законом интересы предпринимателя. В случае признания судом акта недействительным нарушенное право подлежит восстановлению либо защите иными способами, предусмотренными ст. 12 ГК.

Таким образом, законодатель конструирует право на предпринимательскую деятельность, в том числе в сфере железнодорожного бизнеса,

как частноправовую возможность лица, обеспечивающую ему известную сферу свободы и неприкосновенности. При этом право на свободу предпринимательства не следует рассматривать только с точки зрения отношений между предпринимателем и государством. Это право гарантирует защиту предпринимателя от посягательств не только государства, но и других частных лиц. В отношении последних также при наличии к тому оснований может быть учинен соответствующий иск для защиты нарушенного права на предпринимательскую деятельность. Право на свободу предпринимательства — это элемент правоспособности частного лица, обеспечиваемой обязанностью всякого и каждого, в том числе государства.

Предпринимательская деятельность — это *деятельность, осуществляемая лицом на свой риск.* Самостоятельная деятельность всегда осуществляется лицом на свой риск. Волевой характер и свобода предпринимательской деятельности предполагает и несение риска последствий соответствующих действий (бездействия). Если деятельность осуществляется не на свой риск, то она не относится к предпринимательской.

В юридической литературе понятие предпринимательского риска — довольно новое и не разработанное в полной мере[1]. Между тем, как отмечают, некоторые авторы категорию «риск» с уверенностью можно назвать системообразующей, поскольку сама идея риска пронизывает практически все институты гражданского права. Риск выступает регулятором общественных отношений и находится в тесной взаимосвязи с такими категориями философского знания, как неопределенность, нестабильность, случайность, необходимость и свобода[2]. В связи с этим разберемся подробнее с самим понятием риска. Оно является ключевым в теории вероятности, и под ним понимается вероятность наступления какого-либо благоприятного, либо, наоборот, неблагоприятного события.

В некоторых источниках к предпринимательскому риску подходят как к наступлению возможных неблагоприятных имущественных последствий деятельности предпринимателя. В частности, раскрывая общий смысл понятия «предпринимательский риск», его увязывают исключительно с вероятностью нанесения материального ущерба вследствие неопределенности результата. Так, А. А. Чукреев пишет, что риск — возможная *экономическая неэффективность предпринимателя*[3]. Примерно, аналогичной точки зрения придерживается В. С. Белых, согласно позиции которого

[1] *Матвейчук Ю. Х.* Предпринимательская деятельность в России: риски и ответственность // Бизнес, менеджмент и право. 2014. № 2.

[2] *Абрамов В. В.* Категория «риск» в гражданском праве // Гражданское право. 2013. № 6.

[3] *Чукреев А. А.* К проблеме легального определения предпринимательской деятельности // Российский юридический журнал. 2015. № 2.

предпринимательский риск связан с причинением ущерба (убытков)[1]. Такая однозначность исключает вероятность наступления благоприятных последствий. Но ведь предприниматель, рискуя, рассчитывает именно на достижение положительного результата. На наш взгляд, А. В. Золотухин совершенно верно отмечает, что для предпринимательского риска наряду с потерями характерна и вероятность наступления положительного результата. Именно вероятность достижения намеченного результата и заинтересованность в нем вынуждают предпринимателя осознанно совершать затеянные действия[2].

В риске, заранее обреченном на неудачу, нет никакого смысла. Даже в этимологическом значении понятие риска рассматривается как действие при возможности опасности, неудачи, на удачу, в надежде на счастливый случай. Например, при отправлении поезда по расписанию, всегда есть риск, что он придет в пункт назначения с опозданием. Но тот, кто отправляет этот поезд, рассчитывает, что он прибудет в пункт назначения в установленный срок, иначе было бы бессмысленным составлять расписание движения поездов. Хотя, естественно, что в предпринимательской деятельности нужно учитывать и вероятность наступления неблагоприятных событий. К примеру, на железнодорожном транспорте может заблаговременно учитываться возможность каких-либо селей, оползней, которые могут перекрыть пути движения подвижного состава и создавать угрозу для его перемещения в данной местности. Поэтому определение предпринимательских рисков должно строиться на учете вероятности наступления как благоприятных, так и неблагоприятных событий.

Представляется, что взаимосвязь риска только с материальным ущербом заужает возможности применения этого понятия в юриспруденции. Риск может быть связан не только с материальным ущербом, но и нанесением вреда жизни и здоровью, деловой репутации, чести и достоинству гражданина и т.д. Это наглядно проявляется на примере железнодорожного транспорта, который отнесен к средствам повышенной опасности. Это означает, что велика вероятность нанесения транспортным средством вреда именно жизни и здоровью людей. Кстати, нередко вред, наносимый жизни и здоровью, становится и источником ущерба деловой репутации. В этих случаях возможное возмещение вреда уже является вторичным, последствием риска возникновения подобных событий. Кроме того, последствия таких рисков на железнодорожном транспорте могут быть связаны на только с материальной, но и административной и уголовной ответственностью.

Ряд авторов сводят предпринимательский риск исключительно к его субъективной стороне. Так, О. В. Чижов пишет, что признак риска «осно-

[1] *Белых В. С.* Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России : монография. М. : Проспект, 2009

[2] *Золотухин А. В.* Предпринимательский риск как экономическая и правовая категория: сравнительный аспект // Бизнес, менеджмент и право. 2015. № 1

вывается на внутреннем, субъективном отношении участника к своей деятельности и ее цели»[1]. Некоторые считают, что риск является психическим отношением предпринимателя к результату собственной деловой активности или активности других субъектов. Это не так, сам по себе предпринимательский риск объективен. Он имманентно присущ предпринимательской деятельности, является ее неотъемлемым атрибутом и постоянным спутником. Иное дело — управление предпринимательскими рисками. Вот оно действительно субъективно по своей природе и осуществляется хозяйствующим субъектом. Поэтому и причины предпринимательского риска могут быть объективными или субъективными.

Таким образом, предпринимательский риск — это вероятность наступления либо благоприятного для предпринимателя события, либо неблагоприятного события, ведущего к материальному и (или) не материальному ущербу. Однако наряду с общим понятием риска в правовой системе могут применяться различные виды рисков, которые могут отражать специфику конкретного вида предпринимательской деятельности.

К сожалению, в нормативных актах, регулирующих железнодорожную деятельность, не дается обобщенной оценки степени рискованности предпринимательской деятельности. В то же время некоторые авторы прямо указывают на повышенный предпринимательский риск, связанный с использованием транспортных средств[2]. В Определении Конституционного Суда РФ от 02.02.2006 № 17-О также отмечается, что использование транспортных средств, представляющих собой источник повышенной опасности, сопряжено с повышенным предпринимательским риском перевозчика, включая риск повреждения или уничтожения как перевозимого, так и транспортного груза[3]. Представляется, что данное положение в полном объеме может быть отнесено и к предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте. Во-первых, железнодорожный транспорт отнесен к средствам повышенной опасности. Уже сам этот факт свидетельствует о повышенном риске этого вида предпринимательской деятельности. Причем, различного рода аварии (столкновения поездов, сход поездов с рельс и др.) на железнодорожном транспорте могут становиться одновременно источником и крупного материального ущерба, и нанесения вреда жизни и здоровья большому числу людей. Во-вторых, выполнение обязательств предпринимателем, осуществляющим перевозки, существенным образом зависят от различного рода факторов непреодолимой силы, технических неполадок и т.д.

---

[1] *Чижов О. В.* Предпринимательское право. М. : Юрайт, 2005. С. 6

[2] *Богданов Д. Е.* Императивная ответственность в договорных отношениях с позиций справедливости // Законодательство и экономика. 2013. № 3.

[3] Определение Конституционного Суда РФ от 02.02.2006 № 17-О «Об отказе в принятии к рассмотрению запроса Законодательного Собрания Вологодской области о проверке конституционности отдельных положений статей 40, 98, 99 и 102 Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”».

Анализ различного рода рисков и их неблагоприятных последствий на железнодорожном транспорте позволяет выделить следующие группы рисков, с которыми может столкнуться предприниматель, осуществляющий свою деятельность на железнодорожном транспорте.

Во-первых, это риски, связанные с действием непреодолимой силы: стихийные бедствия, чрезвычайные ситуации, техногенные катастрофы и другие непредотвратимые обстоятельства. Последствиями таких рисков могут быть неисполнение железнодорожной транспортной организацией обязательств по срокам доставки в места назначения грузов, пассажиров, багажа. Они могут приводить к гибели и порче не только перевозимых грузов, но и самих транспортных средств, инфраструктуры. В таких случаях речь, как правило, идет о риске случайной гибели, порчи или повреждения имущества предпринимателя, и ответственность по общему правилу возлагается на собственника имущества.

Во-вторых, это могут быть технические риски. Современное железнодорожное транспортное средство представляет собой сложное техническое устройство. Поэтому при его эксплуатации возможны различного рода отказы тех или иных систем управления, блоков и агрегатов, что также может приводить к неисполнению или несвоевременному исполнению обязательств транспортной организации перед своими клиентами.

В-третьих, речь может идти о субъективных рисках, или как их еще называют, рисках, связанных с человеческим фактором. Эти риски могут возникать в результате недостаточного уровня квалификации работников, ошибках в их действиях, обыкновенной халатности. Например, в силу недобросовестного исполнения работниками транспортной организации своих обязанностей при перевозке будет испорчен перевозимый груз. Ответственность будет возложена на данную транспортную организацию, и она будет вынуждена возмещать понесенные клиентом убытки.

В-четвертых, риски при осуществлении предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте могут быть связаны с неисполнением своих обязательств контрагентом. Такие риски могут возникать, например, при перевалках груза на другой вид транспорта

В-пятых, на железнодорожном транспорте можно говорить о рисках, связанных с террористической угрозой.

В-шестых, по мнению ряда авторов, предпринимательские риски могут возникать в связи с перевозкой опасных грузов[1], под которым подразумевается груз, который в силу присущих ему свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств,

[1] Малюков К. А. Вопросы международной унификации правил, касающихся обязанностей грузоотправителя по морской перевозке груза // Актуальные правовые аспекты современной практики международного коммерческого оборота : сб. статей / под общ. ред. А. С. Комарова. М. : Статут, 2016.

оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде (ст. 2 УЖТ РФ).

В-седьмых, ряд авторов называют в качестве источников риска неправильное оформление перевозок грузов в железнодорожном сообщении и неправильные расчеты сроков доставки грузов[1].

В силу невозможности исключения рисковых ситуаций в железнодорожной сфере предприниматели должны учитывать эти обстоятельства и заранее принимать необходимые меры по компенсации или уменьшению своих возможных имущественных потерь. При этом компенсационные меры и меры по уменьшению рисков имеют принципиально различный характер и содержание. Компенсационные меры предназначены для полного или частичного возмещения убытков в результате наступления неблагоприятного для предпринимателя события. К компенсационным мерам относится страхование, которое в условиях рыночной экономики приобретает особое значение. Иногда в литературе встречается мнение о том, что страхование уменьшает риск. Но это не так. Страхование совершенно не влияет на снижение вероятности наступления неблагоприятного события, вызывающего возникновение страхового случая. Оно дает возможность полностью или частично возместить (компенсировать) убытки, понесенные предпринимателем в случае наступления страхового события. Если железнодорожным транспортом перевозится застрахованный груз, то вероятность его гибели или порчи во время перевозки не меняется. Иное дело, если груз не будет сохранен, то страхователю будет компенсирована его полная или частичная стоимость в зависимости от условий договора страхования.

На железнодорожном транспорте могут применяться различные формы компенсации имущественных потерь, которые предусматриваются законом. Прежде всего, допускается создание фондов самострахования. В некоторых случаях их создание является обязательным. Так, если железнодорожная организация создана в форме акционерного общества, она в соответствии со ст. 35 Федерального закона «Об акционерных обществах» должна иметь резервный фонд, который предназначен для покрытия его убытков в случае отсутствия иных средств. Предпринимателю, осуществляющему предпринимательскую деятельность на железнодорожном транспорте, предоставлено право застраховать свое имущество. Он может застраховать подвижной состав, объекты инфраструктуры и иное имущество.

Компенсировать возможные потери от неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязательств контрагентом железнодорожная ор-

[1] *Адамов Н. А., Протасова С. А.* Правовые риски и особенности железнодорожной логистики в Калининграде // Законодательство и экономика. 2014. № 3.

ганизация может путем страхования предпринимательского риска. Такая возможность предусмотрена ст. 4 Федерального закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации». Страхованием предпринимательского риска железнодорожные организации могут защищать себя от неисполнения договорных обязательств контрагентами, изменения условий предпринимательской деятельности по независящим от них обстоятельствам, риска неполучения ожидаемых доходов и т.д. Страхователем в данном случае может быть только железнодорожная организация, осуществляющая предпринимательскую деятельность. Поэтому если деятельность не отнесена к предпринимательской, то и осуществить этот вид страхования будет невозможно. Кроме того, железнодорожная организация может застраховать только собственный риск и только в свою пользу. Тем самым закон ставит заслон от страхования чужого предпринимательского риска, а также передачи права на получение страхового возмещения иному лицу.

В договоре страхования предпринимательского риска не может быть назначен ни выгодоприобретатель, ни застрахованное лицо. Однако последствия нарушения двух этих правил различны. При назначении в договоре выгодоприобретателя ничтожным является только это условие договора. При назначении в договоре застрахованного лица ничтожным становится весь договор.

Наряду с добровольной формой страхования на железнодорожном транспорте для некоторых случаев устанавливается обязательная форма страхования. Статьей 31 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» предусматривается обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний работников железнодорожного транспорта общего пользования при исполнении своих трудовых обязанностей.

Устранение или уменьшение предпринимательских рисков на железнодорожном транспорте связано с устранением причин, их порождающих, или уменьшением вероятности наступления неблагоприятных для предпринимателя событий. Такие меры приводят не к компенсации потерь, а к их полному или частичному недопущению. Простой, но надежной мерой снижения предпринимательского риска неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств контрагентом является применение известных способов обеспечения исполнения обязательств. Введение в качестве условия договора условия о неустойке будет повышать ответственность сторон, а следовательно, и снижать вероятность неисполнения или ненадлежащего исполнения договора.

Предприниматель на железной дороге должен стремиться избегать и тех рисков, которые связаны с его деятельностью и могут становиться источником ответственности. Согласно ст. 94 УЖТ РФ перевозчик несет ответственность за невыполнение принятой заявки, выраженной в неподаче

грузоотправителю под погрузку вагонов, контейнеров в установленное время или подаче под погрузку вагонов, контейнеров, непригодных для перевозок грузов.

Некоторые меры по снижению рисков, имеющих объективную природу, заложены в железнодорожных нормативных актах. Снижению таких рисков способствует норма, изложенная в ст. 29 УЖТ РФ, о прекращении или ограничении перевозок или погрузки вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных не зависящих от перевозчиков и владельцев инфраструктур обстоятельств.

Нередко железнодорожным транспортом осуществляется перевозка опасных грузов. При выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении это может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде. Сама по себе перевозка опасных грузов связана с повышенным риском. Его уменьшение достигается за счет обязанности грузоотправителя заявить о перевозке опасного груза, а транспортной организации — обеспечить соблюдение правил перевозки такого груза. При несоблюдении данных обязанностей виновное лицо будет нести ответственность.

Повышенный риск возникает и в случае установления особых условий перевозок, когда свойства груза или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Для снижения риска закон устанавливает обязанность грузоотправителя перед заключением с перевозчиком договора перевозки груза на особых условиях согласовать данные условия с грузополучателем. Перевозчику предоставляется время на принятие решения о возможности перевозки грузов на особых условиях. Если перевозчик видит, что риск очень велик, то он вправе отказаться от перевозки, тем самым он уже не уменьшает риск, а исключает его вообще.

Снижение технических рисков на железнодорожном транспорте связано с соблюдением правил эксплуатации, своевременностью регламентных и ремонтных работ. Технические риски могут быть снижены за счет замены устаревшего и уже изношенного оборудования на новое, вероятность отказа которого значительно уменьшается. Эти меры по снижению технических рисков имеют не только свою технико-экономическую, но и правовую составляющую. Для замены старого оборудования на новое придется заключать договор купли-продажи или аренды, в том числе и лизинга, для осуществления ремонтных работ — договор на возмездное оказание услуг или подрядных работ и т.д.

Таким образом, предпринимательская деятельность на железнодорожном транспорте отнесена к деятельности с повышенным уровнем риска, но законодательством предусмотрено немало мер как компенсационного

характера, так и мер уменьшающих или исключающих такие риски.

Литература

Абрамов, В. В. Категория «риск» в гражданском праве // Гражданское право. — 2013. — № 6.

Адамов Н. А., Протасова С. А. Правовые риски и особенности железнодорожной логистики в Калининграде / Н. А. Адамов, С. А. Протасова // Законодательство и экономика. — 2014. — № 3.

Богданов, Д. Е. Императивная ответственность в договорных отношениях с позиций справедливости // Законодательство и экономика. — 2013. — № 3.

Золотухин, А. В. Предпринимательский риск как экономическая и правовая категория: сравнительный аспект // Бизнес, менеджмент и право. — 2015. — № 1.

Малюков, К. А. Вопросы международной унификации правил, касающихся обязанностей грузоотправителя по морской перевозке груза // Актуальные правовые аспекты современной практики международного коммерческого оборота : сб. статей / под общ. ред. А. С. Комарова. — М. : Статут, 2016.

Матвейчук, Ю. Х. Предпринимательская деятельность в России: риски и ответственность // Бизнес, менеджмент и право. — 2014. — № 2.

Чукреев, А. А. К проблеме легального определения предпринимательской деятельности // Российский юридический журнал. — 2015. — № 2.

УДК 347:656.2

© Гигель Светлана Геннадьевна
— магистрант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(email: svetlana.gigel@yandex.ru)

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА УПРАВЛЕНИЯ НЕДВИЖИМЫМ ИМУЩЕСТВОМ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

Аннотация. В статье раскрывается понятие «управление» с точки зрения публичного и частного права, определена сущность управления, которое осуществляет ОАО «РЖД» в отношении принадлежащего ему недвижимого имущества

Ключевые слова: государственное управление, управление в частном праве, недвижимое имущество, власть.

© Gheorghe Svetlana
— master of Law Institute of the Moscow state transport
University of Emperor Nicholas II
(email: svetlana.gigel@yandex.ru)

LEGAL NATURE OF REAL ESTATE MANAGEMENT OPEN JOINT STOCK COMPANY «RUSSIAN RAILWAYS»

Abstract. The article reveals the notion of «management» from the point of view of public and private law, it defines the essence of governance, which is implemented by JSC «RZD» in respect of his immovable property

Keywords: governance, public management, management in private law, real estate, power

Не будет преувеличением сказать, что управление — это сфера, от состояния и развития которой зависит весьма и весьма многое в современном мире. Не случайно профессор Е. В. Охотский называет управление главным средством объединения людей и упорядочения их повседневной жизни, без которого может быть только одно: беспорядок и хаос, а как следствие — человеческие неурядицы, беды и трагедии[1].

В рамках настоящей статьи предпринята попытка определить право-

[1] *Охотский Е. В.* Теория и механизмы современного государственного управления : учебно-метод. комплекс. М. : Юрайт, 2013. С. 27.

вую природу управления недвижимостью ОАО «РЖД», для чего необходимо рассмотреть его сущность и характерные черты, исходя из природы и особенностей властных полномочий, которыми наделено общество в отношении принадлежащего ему недвижимого имущества. Однако изучение этих вопросов невозможно без уяснения понятия «управление».

Первым человеком, представившим управление как науку и искусство, был французский ученый, горный инженер, практик и теоретик менеджмента Файоль Шардон Анри. Возглавив горнодобывающую компанию *Compagnie de Commentry-Fourchambeau-Decazeville* на грани банкротства, он смог добиться того, что вскоре она стала одним из самых мощных, финансово устойчивых, славящихся своими административными, научными и техническими кадрами концернов.

Сегодня понятие «управление» имеет множество трактовок: это и основанное на достоверных знаниях воздействие субъекта на управляемый социальный объект с тем, чтобы обеспечить целостность и нормальное функционирование последнего, его совершенствование и развитие (Е. М. Бабосов), и процесс целенаправленного воздействия на деятельность объекта с целью упорядочения, сохранения, совершенствования и развития его качественной определенности, достижения максимально высоких результатов в известных условиях (В. М. Анисимов), и совокупность отношений между статусами (место в иерархии) и функциями — профессиональными позициями и управленческими действиями (Е. А. Пригожин), и совокупность действий, которые обеспечивают достижение поставленных целей путем преобразования имеющихся ресурсов и искомый конечный результат (С. Я. Куриц, В. П. Воробьев).

На наш взгляд, следует согласиться с позицией Е. В. Охотского, по мнению которого, наиболее адекватно суть управления раскрывается через термин «*управляющее воздействие*», т.е. воздействие реальное побуждающее, заставляющее, изменяющее и преобразующее влияние на сознание, деятельность и поведение людей в контексте реализации определенных интересов, потребностей и целей[1].

Традиционно управление понимается как прерогатива и компетенция государства (государственное управление представлено в основном трудами юристов, которые занимаются вопросами управления с точки зрения, прежде всего, конституционного и административного права, наука которого непосредственно изучает правовые формы и методы государственного управления)[2], однако сегодня оно все чаще рассматривается сквозь призму гражданско-правовых отношений. Основой управления, как известно, является *власть*, и одним из критериев, по которым оно различается в публичном и частном праве, является природа власти.

---

[1] *Охотский Е. В.* Теория и механизмы современного государственного управления : учебно-метод. комплекс. М. : Юрайт, 2013. С. 28.

[2] Правоведение : учебник для студентов транспортных вузов / под ред. А. И. Землина. М. : Юридический институт МИИТа, 2015. С. 137.

Исследование сущности власти позволило В. Е. Чиркину различить два типа властвования, соответствующих двум разновидностям правопорядка: публичную власть современного государства и частную (частноправовую) власть государств традиционного типа. Публичная власть деперсонифицирована; она обладает таким важным свойством, как верховенство; она неделима; не связана с хозяйственным господством; реализация публичной власти осуществляется при помощи профессионального государственного аппарата[1].

Таким образом, государственное управление можно охарактеризовать многими, присущими только ему чертами: а) масштабность: распространенность управляющего воздействия на все общество и даже воздействие, выходящее далеко за его пределы в рамках проводимой международной политики; б) властный характер: государственное управление — это мотивированное, целенаправленное, а в необходимых случаях силовое воздействие; в) возможность использовать в своей управленческой деятельности все имеющиеся в обществе ресурсы: материальные, властные, интеллектуально-кадровые, финансовые, социальные, демографические и т.д.; г) принадлежность ведущей роли субъекту управления — носителю властных полномочий.

Государственно-управленческие отношения строятся в основном в рамках императивности по линии «власть—подчинение», «решение—контроль—исполнение». В то же время отметим, что и отношения, построенные на взаимных соглашениях, в данной сфере также имеют место быть. Так, например, 19 июня 2014 г. на заседании Общественного совета Минтранса России его членам был представлен проект строительства автодорожного мостового перехода через р. Лену в районе г. Якутска, который будет реализован на основе концессионного соглашения. По словам Министра транспорта М. Ю. Соколова, это «первый проект государственно-частного партнерства, основанный на принципах контракта».

Что касается частной власти, то она всегда имеет строго персонифицированный характер — это власть домовладыки, отца семейства; ей не присуще верховенство. Будучи в первую очередь властью собственника, она непосредственно связана с хозяйственным господством в отношении *принадлежащего собственнику имущества.* Отсюда можно сделать вывод: цель управления в частном праве всегда направлена на экономические либо неимущественные выгоды участников гражданского оборота. Именно в сохранении имущества и максимально эффективном его использовании и состоит реализация функции управления[2].

Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте производится централизованно и относится к исключительной компетен-

---

[1] *Чиркин В. Е.* Современное государство. — М., 2001. — С. 112.

[2] *Харитонова Ю. С.* Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики. — М. : Норма, Инфра-М, 2011. — С. 10.

ции открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (учреждено постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585). Главными целями деятельности акционерного общества являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах. Для достижения целей, указанных в Уставе общества, оно вправе осуществлять следующие основные виды деятельности: оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с предоставлением этой инфраструктуры; выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования; перевозка пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе для государственных нужд, воинские и специальные железнодорожные перевозки; обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей обществу и т.д.[1]

ОАО «РЖД» — крупнейший собственник имущества на территории РФ (в уставный капитал внесено более 420 тыс. объектов недвижимого имущества), проводит активную политику в части вовлечения в гражданско-правовой оборот непрофильных или временно неиспользуемых объектов недвижимого имущества. Специально созданный Департамент управления имуществом выполняет следующие важнейшие функции:

- ✓ управление и распоряжение имуществом ОАО «РЖД»;
- ✓ имущественное обеспечение структурной реформы;
- ✓ анализ эффективности использования имущества ОАО «РЖД»;
- ✓ оценка стоимости имущества ОАО «РЖД»;
- ✓ обеспечение учета и регистрации имущества ОАО «РЖД».

Основополагающими внутренними документами, регламентирующими ключевые вопросы управления недвижимостью общества, являются приказ ОАО «РЖД» от 7 ноября 2008 г. № 150 «О порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО “РЖД”» и утвержденное им Положение о порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД».

Главным принципом распоряжения недвижимым имуществом компании является обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом: а) при совершении сделок с недвижимым имуществом обязательно учитываются производственные и оперативно-хозяйственные нужды филиалов ОАО «РЖД» (их структурных подразделений), дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», негосударственных (частных) учреждений ОАО «РЖД», а также условия обеспечения

[1] Устав открытого акционерного общества «Российские железные дороги» : утвержден постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585.

безопасности производственного процесса; б) при совершении сделок с объектом недвижимого имущества в случае его временной невостребованности в производственном процессе такой объект подлежит сохранению в собственности ОАО «РЖД».

Кроме того, отдельно стоит выделить принципы:

— *учета недвижимого имущества*: по общему правилу не допускается совершение сделок с недвижимым имуществом общества, не прошедшим учет в Едином реестре прав на недвижимое имущество;

— *обоснованности принимаемых решений:* распоряжение недвижимым имуществом ОАО «РЖД» должно осуществляться на основании полной и всесторонней информации, необходимой для достижения наиболее эффективного результата от сделки: об объекте сделки, его стоимости, о состоянии производственно-технологического комплекса, в состав которого входит объект, характере использования объекта в производственной деятельности, перспективных планах его развития, в том числе с привлечением в случае необходимости сторонних специалистов;

— *наилучшего использования:* распоряжение недвижимым имуществом ОАО «РЖД» при соблюдении основополагающего принципа должно обеспечивать извлечение максимального дохода для общества.

Основными видами сделок, совершаемых с недвижимым имуществом ОАО «РЖД», являются ссуда, купля-продажа, аренда (в том числе на инвестиционных условиях). Основными критериями, определяющими выбор вида сделки с конкретным недвижимым имуществом, служат:

1) производственная необходимость;

2) уровень развития регионального рынка недвижимости;

3) физический износ недвижимого имущества по данным органов технического учета и технической инвентаризации объектов недвижимости[1].

Исходя из природы и характера полномочий ОАО «РЖД», можно заметить, что то управление, которое оно осуществляет в отношении принадлежащего ему недвижимого имущества, следует рассматривать с позиции частного права, поскольку сама природа власти здесь специфична: это власть собственника, хозяйствующего собственника, построенная уже не на субординации, а на координации. Основными целями от управленческой деятельности являются: сохранение имеющихся объектов недвижимого имущества, а также извлечение прибыли от их использования в условиях обеспечения потребностей страны в железнодорожных перевозках, работах и услугах.

Таким образом, характеризуя понятие «управление», очень важно понимать, говорим ли мы о нем с административно-правовой точки зрения, или же нас интересует управление в гражданско-правовом аспекте. Благодаря этому, можно понять, как и на основе чего строятся правоотношения

[1] Положение о порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД» : утверждено приказом ОАО «РЖД» от 7 ноября 2008 г. № 150.

в той или иной сфере или организации. Управление ОАО «РЖД» принадлежащим ему недвижимым имуществом — яркий пример управления в частноправовом смысле, вытекающего из власти собственника, частного лица, которое отличается по своей природе от власти государства или иного публичного образования. Специфика управления здесь состоит в его направленности на главным образом экономические выгоды и построение на началах координации.

Литература

1. Охотский, Е. В. Теория и механизмы современного государственного управления : учебно-метод. комплекс.— М. : Юрайт, 2013.

2. Правоведение : учебник для студентов транспортных вузов / под ред. А. И. Землина. — М. : Юридический институт МИИТа, 2015.

3. Харитонова, Ю. С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики. — М. : Норма, ИНФРА-М, 2011.

4. Чиркин, В. Е. Современное государство. — М., 2001.

Проблемы транспортного образования

УДК 378.147

© Слышкин Геннадий Геннадьевич
— доктор филологических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Общественные науки
и профессиональная коммуникация» Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ФОРМИРОВАНИЕ ЛИНГВОКУЛЬТУРНОЙ ГРАМОТНОСТИ СТУДЕНТОВ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗА

Аннотация. Непременным условием формирования национальной идеи является наличие у носителей культуры систематизированного знания собственного исторического прошлого, а также истории других наций. Лишь осуществляя осмысление уже пройденного пути, общество может осознать свою миссию, наметить реальные перспективы последующего развития. Это осмысление происходит не только в рамках научного дискурса. Медиаторами исторического знания выступают не только ученые и педагоги. Для генезиса идеологически и культурно гомогенного социума историчными должны стать языковое сознание и обыденная коммуникация. Ответственность за историческую грамотность нации лежит на филологах не в меньшей степени, чем на историках.

Особой значимостью для поддержания межпоколенческого единства русской лингвокультуры обладает формирование культурно-исторической грамотности у студентов технических (в том числе транспортных) вузов.

Ключевые слова: грамотность, лингвокультура, межпоколенная коммуникация, историосфера, персоносфера, историоконцепты.

© Slyshkin Gennady
— doctor of philology, professor,
head of chair «Social sciences and professional communication»
Law Institute of the Moscow state transport
University of Emperor Nicholas II

THE FORMATION OF LINGUO-CULTURAL LITERACY OF STUDENTS OF TRANSPORT UNIVERSITY

Abstract. Indispensable condition of formation of national idea is to have the culture systematized importance of their own historical past, as well as the

history of other Nations. Only through the reflection path, society can realize its mission, to identify the real prospects for further development. This reflection takes place not only within scientific discourse. Mediators of historical knowledge are not only scientists and teachers. For Genesis ideologically and culturally homogeneous society has become a historical linguistic consciousness and everyday communication. Responsible for the historical literacy of the nation lies with the linguists no less than the historians.

Special value for maintaining intergenerational unity of the Russian culture has the cultural and historical literacy of students of technical (including transport) of higher educational institutions.

Keywords: literacy, culture, intergenerational com-municate, historyover, peronospera, historicalcity.

Непременным условием формирования национальной идеи является наличие у носителей культуры систематизированного знания собственного исторического прошлого, а также истории других наций. Как заметил Дж. Сантаяна, «Кто не помнит своего прошлого, обречен пережить его снова». Лишь осуществляя осмысление уже пройденного пути, общество может осознать свою миссию, наметить реальные перспективы последующего развития. Это осмысление происходит не только в рамках научного дискурса. Медиаторами исторического знания выступают не только ученые и педагоги. Для генезиса идеологически и культурно гомогенного социума историчными должны стать языковое сознание и обыденная коммуникация. Ответственность за историческую грамотность нации лежит на филологах не в меньшей степени, чем на историках.

Одной из реалий коммуникативного пространства современного русскоязычного социума является кризис культурной грамотности, представляющий серьезную угрозу для общей национальной идентичности россиян и этноидентичностей народов, формирующих российскую нацию. Происходит обеднение общения, связанное с уходом из него исторических и литературных реминисценций — цитат, аллюзий, крылатых имен. Исчезают общие основания коммуникации — тот багаж знаний (так называемая, «банальная эрудиция»), который призван выполнять в общении парольно-объединяющую функцию, служить средством украшения речи и поводом для языковой игры.

Приведем лишь один пример. Не так давно автор настоящей статьи задал на лекции вопрос: «Какие человеческие качества может олицетворять крылатое имя *Талейран*»? Ответом студентов было — «Терпимость». Единственным способом декодирования данного имени оказалось использование паронимической аттракции «Талейран — толерантность», поскольку никакого фактуального знания за антропонимом нет.

Можно выделить несколько причин этого кризиса:

1) упадок системы школьного образования, которая являлась наиболее

значимым продуцентом и распространителем культурно-значимой информации;

2) исчезновение у нового поколения россиян интереса к чтению как виду досуга;

3) наблюдающаяся на развлекательном рынке экспансия продукции западной (прежде всего, американской) киноиндустрии, в которой видеоряд существенно превалирует над вербальным рядом;

4) возросшее количество текстов, появляющихся в коммуникативном пространстве, что исключает возможность усвоения одного и того же текста большинством носителей лингвокультуры.

Единственным источником интенсивного цитирования и языковой игры в современной русской лингвокультуре становится реклама. Однако тексты рекламы недолговечны. Они быстро уходят из коллективной памяти и не могу стать средством межпоколенной коммуникации.

В 1970—1980-х гг. американское общество столкнулось с похожей проблемой. Реакцией на нее стал подготовленный педагогом Э. Хиршем «Словарь культурной грамотности»[1]. Работа была издана с подзаголовком «Что должен знать каждый американец». Словарь подвергался массированной критике за отсутствие четких принципов при отборе единиц для включения. Однако можно констатировать, что в целом опыт оказался успешным. Работа вызвала заметный интерес у общественности. Словарь регулярно переиздается и дополняется.

Интенсивное развитие отечественной антропоцентричной лингвистики, а именно таких ее отраслей, как лингвокультурология и лингвоконцептология[2], дает возможность поставить работу по сохранению и пропаганде культурной грамотности в российском социуме на четкую научную основу, использовав для этого созданные отечественными учеными способы моделирования языкового сознания.

Терминологической основой для обозначения содержания языкового сознания стала введенная Д. С. Лихачевым категория «концептосфера». Названная категория получает развитие в ряде производных терминов (ср., например, предложенное Г. Г. Хазагеровым понятие персоносферы — сферы персоналий, образов, литературных, исторических, фольклорных, религиозных персонажей). Наше исследование посвящено элементам кон-

---

[1] *Hirsch E. D., Jr.* Cultural Literacy. What Every American Needs To Know. N. Y. : Random House, Inc., 1988.

[2] См., например: *Воркачев С. Г.* Счастье как лингвокультурный концепт. М. : ИТДГК «Гнозис», 2004; *Карасик В. И.* Языковой круг: личность, концепты, дискурс. Волгоград : Перемена, 2002; *Красавский Н. А.* Эмоциональные концепты в немецкой и русской лингвокультурах. Волгоград : Перемена, 2001; *Нерознак В. П.* От концепта к слову: к проблеме филологического концептуализма // Вопросы филологии и методики преподавания иностранных языков. Омск : Изд-во ОМГПУ, 1998. С. 80—85; *Степанов Ю. С.* Константы. Словарь русской культуры. Опыт исследования. М. : Язык русской культуры, 1997.

цептосферы, основанным на знании исторических событий и фактов. Для обозначения данной совокупности феноменов предлагается использовать термин «историосфера».

Историосфера — часть языкового сознания, основанная на имеющихся у носителя языка исторических знаниях, образах, стереотипах и оценках. Составляющие историосферу концепты (историоконцепты) реализуются в коммуникации в виде метафор, олицетворений, сравнений, цитат и аллюзий. Объем и степень детализированности историосферы являются значимым показателем уровня культурной грамотности социума.

Историосфера формируется концептами, возникшими на основе осмысления различных исторических феноменов. К основным типам историоконцептов относятся: 1) концепты-персоналии, 2) хроноконцепты, 3) геополитические концепты, 4) эвентуальные концепты. Рассмотрим названные типы подробнее.

Концепты-персоналии — наиболее частотный тип историоконцептов. Основой для их возникновения являются исторические персонажи. По степени конкретности концепты-персоналии подразделяются два подтипа:

а) прецедентные концепты-персоналии, референтом которых является конкретное историческое лицо. В следующих примерах реализуются концепты-персоналии «Талейран» и «Макиавелли»:

Самаранч явно хочет спустить скандал на тормозах, сосредоточив внимание на проблеме Солт-Лейк-Сити и опуская истории с другими городами. ***Талейран*** *от спорта наших дней в своем репертуаре. Но вряд ли на этот раз ему удастся сохранить хорошую мину при явно плохой игре* (Общая газета, 17 декабря 1998 г.).

Что о нем только не писали и не говорили! Кто он? «Серый кардинал» отечественного бизнеса, современный ***Макиавелли****, как марионетками руководящий политиками?* (Московские новости, 3 августа 1999 г.);

б) генерализованные концепты-персоналии, референтом которых является обобщенный представитель какой-либо этнической, социальной, политической, профессиональной или иной группы, действовавшей в истории. В приводимых ниже примерах авторы апеллируют к историоконцептам «римский патриций», «неандерталец», «русский партизан»:

Под ярким мартовским солнцем видно было, что кожа у него матовая, оливковая, и Коле он показался схожим с ***римским патрицием*** *— крупный с горбинкой нос, темные глаза, узкие губы* (К. Булычев).

Бармен, видимо, потерял дар речи, замерев и опустив руку с полотенцем, он таращился на грузовик, словно ***неандерталец*** *на воздушный шар* (В. Васильев).

— Вот пытаюсь узнать, но тут никто не выдает информацию, словно ***партизаны*** *на допросах* (Д. Донцова).

Вторую группу историоконцептов составляют хроноконцепты, возникшие на основе ценностного осмысления отрезков исторического вре-

мени. По степени протяженности хроноконцепты подразделяются на два подтипа:

а) эпохальные, т.е. концепты обширных периодов времени — исторических эпох. В следующих примерах находят реализацию хроноконцепты «Каменный век», «Средневнковье», «Ренессанс»:

В апреле прошлого года какие-то негодяи срезали у нас провода электролинии, и вся деревня погрузилась в темноту. Живем как в каменном веке: ни радио послушать, ни телевизор посмотреть, отключены холодильники — ладно сейчас зима, а что делать летом? (Труд, 28 февраля 2001 г.).

Виктор, из опыта, большинство людей не могут решать проблемы мирно. К сожалению, у нас до сих пор как в средневековье — выживает сильнейший, и надо под это подстраиваться (Форум группы «Чиж & Со», 2 сентября 2006 г.).

Говорят, что российский театр сейчас переживает чуть ли не Ренессанс: множество новых коллективов, огромное количество постановок (Русская Германия, 19 февраля 2001 г.);

б) аннуальные, историческим референтом которых являются события одного года. Так, в приводимых ниже примерах авторы апеллируют к хроноконцептам «1937-й год» и «1945-й год»:

— Погодите, но можно было написать жалобу, подать протест, — не успокаивался Свиристельский. — В наше демократическое время устраивать тридцать седьмой год! Нет, со мной этот номер не пройдет! Самих посажу, если хоть пальцем тронут (А. Кивинов).

— Сереженька, что они хотят? — спросила другая старушка. — Может, на телевидение позвонить? Чай, не тридцать седьмой год на дворе! (Д. Черкасов).

— Это твое право — решать такие вопросы, — сказала Эухения тоном генерала. — Но постарайся не спровоцировать конфликт...

Ромеро удалился с задумчивым видом. У него была примерно такая же задача, как у наших генералов перед 22 июня 1941 года: бдить, но на провокации не поддаваться (Л. Влодавец).

Геополитические концепты имеют более сложную природу. В этом случае концептуализации подвергается локализованная во времени и пространстве форма государственности со всеми сопутствующими ей чертами экономической, социальной и культурной жизни. Так, в следующих примерах осуществляется апелляция к отдельным элементам геополитических концептов «Спарта» и «Древний Рим»:

Как-то однажды, не вытерпев, я предложил заниматься по вечерам, после пяти часов. Но Саша обозвал меня «тряпкой» и сказал, что в древней Спарте таких, как я, сбрасывали с обрыва в реку (А. Алексин).

Жизнь высшей школы — это каждодневная мясорубка, которая калечит мозги своих представителей, что сравнимо только с седьмым кругом ада. И люди хороши, и вся система в целом! Фракционные склоки, факультетские сплетни, заговоры прям как в Древнем Риме на базаре, интрижки, под-

кладывание друг другу свининки в мешке — все это превращает преподавательниц в нервных истеричек, а преподавателей в желчных петухов (М. Алексеев).

Да, этот поселок был необыкновенный! Здесь пили, кутили и обжирались, как в древнем Риме перед его падением (Е. Судакова).

Эвентуальные концепты основаны на ценностном осмыслении отдельных исторических событий. Среди них превалируют концепты битв и массовых убийств. В приводимых ниже примерах реализуются эвентуальные концепты «Варфоломеевская ночь» и «Ватерлоо»:

В частный магазин села Кулуево Аргаяшского района вошли двое подвыпивших молодых людей. Представились сотрудниками милиции и начали «качать права». Придирались к продавцу, обещали ей устроить варфоломеевскую ночь (Челябинский Рабочий, 16 ноября 1999 г.).

До последнего дня борьба против облысения была перманентным Ватерлоо мужской половины человечества. Никакие мази и кремы, никакие чудодейственные препараты аллопатов и гомеопатов не могли отстоять даже волосок на наших забубенных головушках (Известия, 26 декабря 1997 г.).

Периферию историосферы составляют концепты предметов материальной культуры («кольчуга», «пищаль», «коробка из-под ксерокса»), организаций («Народная воля», «гитлерюгенд»), прецедентных текстов («Хорст Вессель», «Геттисбергская речь») и т.д. В большинстве случаев употребление имен данных концептов в дискурсе является средством апелляции к ядерным элементам концептосферы (например, лексемы «кивер» и «ментик» для апелляции к концепту «гусар»).

На основании анализа построенной в ходе исследования полнотекстовой базы данных и опроса информантов нами было определено примерное процентное соотношение ядерных элементов в современной российской историосфере: прецедентные концепты-персоналии — 52%, генерализованные концепты-персоналии — 21%, эпохальные хроноконцепты — 9%, аннуальные хроноконцепты — 1,5%, геополитические концепты — 6%, эвентуальные концепты — 10,5%.

Особой значимостью для поддержания межпоколенческого единства русской лингвокультуры обладает формирование культурно-исторической грамотности у студентов технических (в том числе транспортных) вузов.

Своей перспективной задачей мы считаем создание общедоступного словаря исторических концептов. Инструментарий лингвистической науки может и должен быть использован для того, чтобы помочь нации выйти из ситуации надвигающегося невежества, остановить деградацию наследников великой русской культуры до уровня зомбированных рекламой «гоблинов» с минимальными словарным запасом и интеллектом.