Федеральное агентство морского и речного транспорта
Федеральное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
Волжская государственная академия водного транспорта

ВЕСТНИК
Волжской государственной академии
водного транспорта

Выпуск 36

Материалы
Региональной научно-методической конференции,
посвящённой 15-летию юридического факультета
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
Н. Новгород, 2013

УДК 32+34+37+62+65+93
В 38

В 38 Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. Выпуск 36. Материалы Региональной научно-методической конференции «Проблемные вопросы правового регулирования транспортной деятельности в России». – Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2013.–250с.

Главный редактор – д.т.н., профессор И.К. Кузьмичев
Заместитель главного редактора – к.т.н., доцент А.Б. Корнев

Редакционная коллегия:

д.ю.н. проф. Г.Н. Королев – ответственный редактор,
к.ю.н. доц. Н.В. Чих,
к.ю.н. доц. Ф.С. Сосенков,
к.т.н. С.В. Крепак,
д.ф.н. проф. А.А. Владимиров – ответственный редактор

В сборнике представлены материалы Региональной научно-методической конференции «Проблемные вопросы правового регулирования транспортной деятельности в России», проходившей 23–24 апреля 2013 г. в Н.Новгороде.

В сборник включены статьи по актуальным проблемам

Материалы выпуска рекомендуются научным сотрудникам, преподавателям высших учебных заведений, аспирантам и студентам

© ВГАВТ, 2013

СОДЕРЖАНИЕ

Новосёлов М.И.
Юридическому факультету ВГАВТ – пятнадцать лет! 13
Крепак С.В.
О перспективах развития юридического факультета ФБОУ ВПО «ВГАВТ»..... 15

Раздел I
История правового регулирования общественных отношений в сфере транспорта

Борисов И.Н., Шерстнёва С.П.
Первый морской устав России 23
Гарник Л.Ю.
Организационно-правовые проблемы противодействия преступности на транспорте в СССР в 30-е гг. XX века 25
Жиляев В.Н.
Организационно-правовые основы создания Российского парового военно-морского флота 29
Мартьянова С.Е.
Этапы развития морского законодательства России 33
Тепеева И.Р.
Развитие законодательства о железнодорожном транспорте в период с начала xx века по настоящее время 36
Хилов С.В.
Проблемы правового регулирования военно-транспортной обязанности в СССР в 70–80 гг. 39
Элькинбард Л.М., Гирина Т.С.
Римское право как источник современного транспортного права 43

Раздел II
Проблемы правового регулирования общественных отношений в сфере транспорта

Байкина Н.А.
Принцип гуманизма в современном уголовном праве. Проблемы его направленности 53
Веселков Е.В.
О практике Конституционного суда Российской Федерации в сфере законодательства о транспорте 59
Галанов А.С.
Конституционные основы обеспечения прав граждан на благоприятную окружающую среду и обеспечение экологической безопасности 62
Домнина О.Л., Кокорев С.В., Чих Н.В.
О правовом регулировании страхования ответственности на водном транспорте 69

Илларионов В.С., Хохлов А.А., Чих Н.В.
Ответственность операторов при использовании клиентами электронных средств расчета 75
Кожевников С.Н., Сосенков Ф.С.
К вопросу о нормативно-правовом обеспечении модернизации транспортной системы Российской Федерации 79
Лазарев А.М., Синяев А.И.
«Добровольные» пожертвования в российском уголовном законодательстве 86
Маслянова Л.А., Чих Н.В.
О правовом регулировании деятельности метрополитенов в России..... 89
Мельникова Н.С.
К вопросу о полномочиях органов местного самоуправления в сфере транспота 94
Николаев В.Г.
Об особенностях отнесения земель водного траснпорта к категориям земель..... 98
Ничипоренко Д.В., Соколов С.А.
Об инвестиционной деятельности банков с государственным участием в транспортном комплексе России 102
Осипов С.А., Лизунов А.С.
Особенности квалификации объекта кражи на железнодорожном транспорте..... 105
Парахулев И.Б.
Терроризм как угроза транспортной безопасности РФ..... 110
Сапьян А.В., Чих Н.В.
Об участии Центрального банка России в развитии транспортного комплекса России 114
Соколов С.А.
Правовые основы военно-транспортной обязанности в Российской Федерации 118
Сосенков Ф.С.
Транспортная малодоступность региона как предпосылка сепаратизма: проблема анклава и пути ее нормативно-правового регулирования 124
Чих Н.В., Аксёнов Н.С.
Финансовая политика России в сфере морского транспорта и ее правовое регулирование 129

Раздел III
Проблемы преподавания юридических дисциплин и воспитательной работы в транспортном вузе. Правовая культура

Асташева М.Г.
Правовое воспитание студентов неюридических специальностей в транспортных вузах 139
Балакшин А.С.
Культура и право 142
Большакова В.Н.
Формирование и развитие общекультурных компетенций на занятиях по дисциплине «Правоведение»..... 147

Бутченко В.Н., Кручинин М.В.
Формирование правосознания студентов неюридических направлений подготовки 150
Владимиров А.А.
Слагаемые правовой культуры личности 156
Головлев Ю.В.
Инновационные методы обучения, технологии контроля качества обучения 159
Грибанов С.В.
Правовое воспитание студентов как основа правовой культуры на водном транспорте 165
Гусева О.Ю.
Методика проведения ролевой деловой игры по дисциплине «Конституционное право» со студентами высших учебных заведений водного транспорта 170
Коваль О.И.
Особенности преподавания профессионально-ориентированного иноязычного общения студентам юридической специальности 173
Колодкина Е.А.
Организация культурно-досуговой деятельности на юридическом факультете ВГАВТ 178
Коломейченко Е.А.
Самостоятельная работа студентов юридического факультета в учебном процессе 181
Костяков С.О.
Инновации в преподавании правоведения: просветительский и концептуальный аспект 185
Кравец И.П., Камова К.С.
Правовая культура сотрудника правоохранительных органов на внутреннем водном транспорте 196
Крепак С.В., Федотов А.В.
Проблемы правоприменения кодекса корпоративной этики 199
Лавров А.Б.
Предыстория и итоги учредительного съезда Всероссийского родительского сопротивления ювенальной юстиции 202
Молева М.В., Клевцова Т.В.
Роль выездных молодежных форумов в формировании общекультурных и профессиональных компетенций студентов юридического факультета 207
Молева М.В.
Формирование национальных ценностей у современной молодежи как стратегическая задача общества 211
Новик В.Ю.
Формирование профессионально значимых компетенций в юридической концептосфере 214
Парахулев И.Б., Алёхина О.К., Вискова К.А., Федосенко Ю.С., Чих Н.В.
Использование информационно-правовых систем в изучении курса «Финансовое право России» 217
Пахомова Е.А., Семеннова А.С., Редозубова О.А.
Патриотическое воспитание в транспортном вузе 223

Пахомова Е.А.
К вопросу о многообразии либерализма в современном мире 225
Пронина Е.Н.
Кредитно-рейтинговая система оценки результатов обучения студентов 228
Сосенков Ф.С.
О патриотическом воспитании студентов и курсантов учебных заведений морского и речного транспорта 235
Тихонов А.В.
Социокультурные вызовы российской студенческой молодежи 239
Фомин Д.С.
Студенческое самоуправление в высшей школе как инструмент формирования профессиональной компетенции юриста..... 243
Чувилина О.В.
Самоконтроль как один из ключевых факторов формирования автономного обучающегося при обучении иностранному языку 247

Federal Agency of Sea and River Transport
Volga State Academy of Water Transport

BULLETIN
of the Volga State Academy
of Water Transport

Issue 36

VSAWT publishing house
N. Novgorod, 2013

Editor-in-chief – D.Sc.(Tech.), Professor I.K. Kuzmichev
Deputy Editor-in-chief – Ph.D.(Tech.), Associate Professor A.B. Kornev

Editorial board:

D.Sc.(Jur.), Professor G.N. Korolev
Ph.D.(Jur.), Associate Professor N.V. Chikh
Ph.D.(Jur.), Associate Professor F.S. Sosenkov
Ph.D.(Tech.), S.V. Krepak
D.Sc.(Phil.), Professor A.A. Vladimirov

© VSAWT, 2013

CONTENTS

Novoselov M.I.
Law faculty of the federal state-financed educational institution of higher professional education «Volga State Academy Of Water Transport» – 15 years! 13

Krepak S.V.
About prospects of activity of law faculty of the federal state-financed educational institution of higher professional education «Volga State Academy Of Water Transport»..... 15

Section I
The history of Legal Regulation of Public Relations in the Sphere of Conveyance

Borisov I.N., Sherstneva S.P.
The first russian marine charter 23

Garnik L.J.
Organisational and legal problems of violence prevention on means of transport in the 30-s of the 20th century 25

Zhilyaev V.N.
Organizational and legal framing of the Russsian steam navy foundation 29

Martianova S.E.
The stages of the sea legislation development in Russia 33

Tepeeva I.R.
The development of railway transport legislation from the beginning of the 20th century up to present times..... 36

Hilov S.V.
The problems of laws regulating the duty in military transport system in the ussr in the 70-s and 80-s of the 20th century..... 39

Elkinbard L.M., Girina T.S.
Roman law as the source of modern transport law 43

Section II
The Problems of Legal Regulation of Public Relations in the Sphere of Conveyance

Bayikina N.A.
The principle of humanity in modern criminal law and the problems of its application 53

Veselov E.V.
The Russian Federation constitutional court practice in the sphere of transport legislation..... 59

Galanov A.S.
Constitutional foundations of citizens' rights guarantees for healthy environment and ecological well-being 62
Domnina O.L., Kokorev S.V., Chih N.V.
Legal regulation of insurance of responsibility on water transport 69
Illarionov V.S., Hohlov A.A., Chih N.V.
The operators' responsibility for the clients' use of electronic means of payment 75
Kozhevnilov S.N., Sosenkov F.S.
To the question of legal framing of the russian transport system modernization 79
Lazarev A.M., Sinyaev A.I.
The so-called charity in russian criminal law 86
Maslianova L.A., Chih N.V.
Legal regulation of underground railway in Russia 89
Melnikova N.S.
To the question of local authorities' powers in the sphere of transportation 94
Nikolaev V.G.
The peculiarities of referring water transport lands to land categories 98
Nichipornko D.V., Sokolov S.A.
Investment practice of banks with partial state ownership in transport system of Russia 102
Osipov S.A., Lizunov A.S.
The peculiarities of qualifying the object of theft on railway transport 105
Parahulev I.B.
Terroristic acts as the threat to the safety of russian federation transport system 110
Sapyan A.V., Chih N.V.
The participation of the Russian Central Bank in the development of Russian transport system 114
Sokolov S.A.
Legal framing of military and conveyance duty in the Russian Federation 118
Sosenkov F.S.
Transportational low availability of a region as an implication of separatism: the problem of enclave and ways of its legal regulation 124
Chih N.V., Aksenov N.S.
Financial policy of Russia in the sphere of sea transport and its legal regulation 129

Section III
The Problems of Teaching Legal Courses and the issues of Extra-Class Activities in a Transport Higher Educational institution. Legal Culture

Astasheva M.G.
Legal education of students of non-law specialities of transport colleges 139
Balakshin A.S.
Culture and law 142

Bolshakova V.N.
The forming and developing of cultural competencies in law-study classes 147
Butchenko V.N., Kruchinin M.V.
The formation of legal conscience of non-law specialties 150
Vladimirov A.A.
The integrate parts of legal culture of a personality..... 156
Golovlev Y.V.
Innovation teaching methods, quality control technologies of teaching 159
Gribanov S.V.
Legal education of students as a basis of law culture at the water transport..... 165
Guseva O.Y.
Methods of roleplay in consttutional law classes among students of higher education-
al institutions..... 170
Koval O.I.
The peculiarities of teaching professionally-oriented communication
to law students 173
Kolodkina E.A.
Free-time activities at the law faculty of The Volga State Academy Of Water Trans-
portation..... 178
Kolomejchenko E.A.
Out-of-class work of law students in the learning process 181
Kostyakov S.O.
Innovation in teaching law: educational and conceptual aspect 185
Kravetc I.P., Kamova X.S.
Legal awareness of an officer of security service on the inland water transport 196
Krepak S.V., Fedotov A.V.
The problems of lawful application of the corporate ethics code 199
Lavrov A.B.
Prehistory and results of the constituent congress of all-russian parental resistance to
juvenile justice..... 202
Moleva M.V., Klevcova T.V.
The role of youth forums in developing cultural and professional competencies of
law students 207
Moleva M.V.
The formation of national values of young people as a strategic target
of the society..... 211
Novik V.Y.
The development of professionally significant competencies in law concept sphere..... 214
Parahulev I.B., Alehina O.K., Viskova K.A., Fedosenko Y.S., Chih N.V.
The use of informational law technologies in finance law study..... 217
Pahomova E.A., Semennova A.S., Redozubova O.A.
Patriotic education in transportation institution 223
Pahomova E.A.
To the question of liberalism variety in the modern world 225
Pronina E.N.
Credit and rating assessment system of results in the learning process among
students 228

Sosenkov F.S.
Patriotic education of students and cadets of maritime colleges 235
Tihonov A.V.
The socio-cultural challenges to russian undergraduates 239
Fomin D.S.
Students' self-administration in a higher educational institution as a tool of forming professional competency of a future lawyer 243
Chuvilina O.V.
Self-control as a key factor to creating an independent learner ability in learning a foreign language 247

УДК 378

М.И. Новосёлов, *декан юридического факультета с 1998 по 2004 гг.,*
профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ЮРИДИЧЕСКОМУ ФАКУЛЬТЕТУ ВГАВТ – ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ!

Ключевые слова: *юридический факультет, высшее юридическое образование, юриспруденция, транспорт*

Статья посвящена истории становления юридического факультета в ФБОУ ВПО «ВГАВТ».

Преобразования в общественно-политической и экономической жизни, происходящие в 90е годы в России, внесли коренные изменения во всю правовую систему советского периода, в правовой статус гражданина и хозяйствующих субъектов всех сфер деятельности, в том числе и транспорта. На морском и речном транспорте, например, появились частные судоходные компании, а следовательно, усложнились правовые отношения между перевозчиками и клиентурой.

Эти изменения обусловили потребность и необходимость соответствующей правовой подготовки юристов – специалистов, способных решать вопросы правового обеспечения транспортной деятельности.

Исходя из этих объективных условий Учёный совет и руководство академии принимают смелое решение – открыть в 1994 году и организовать приём абитуриентов на специальность 0211 «Юриспруденция» в составе экономического факультета. Для решения задач, связанных с возникновением юридической специальности создаётся кафедра права под руководством к.э.н., доцента В.А. Федотова.

С этого момента началось формирование, по существу, юридического факультета. Необходимо было решать многие вопросы, среди них: разработка учебного плана, учебных программ с учётом специализации, организация учебного процесса; комплектование кадров профессорско-преподавательского состава; методическое обеспечение учебного процесса – приобретение учебников, учебно-методических пособий и т.д.; размещение сотрудников деканата, кафедр, компьютерного класса, криминалистического кабинета; организация производственных практик, а следовательно, установление договорных связей с правоохранительными органами и хозяйственными предприятиями; организация и проведение государственных экзаменов и защиты выпускных квалификационных работ студентов.

На кафедру в штат и по совместительству были приглашены известные юристы, преподаватели других вузов. Среди них к.ю.н., доцент Травников Е.М., д.и.н., профессор Строгецкий В.М., д.ю.н., профессор Конев А.А., к.ю.н., доцент Колосова В.И., к.ю.н., доцент Чупрова А.Ю., доцент Глущенко А.Ф., практические работники – судья Нижегородского районного суда г. Н. Новгорода Паршина Т.В., судьи арбитражного суда Нижегородской области Апряткина Г.С., Сандова Е.М. и ряд других работников. Вели занятия по соответствующим дисциплинам преподаватели нашей академии. Среди них к.т.н., профессор Асеев С.В., д.т.н., профессор Кожухарь В.И., д.т.н., профессор Федосенко Ю.С.

С момента организации кафедры инициировалось написание необходимых учебных пособий. И такие пособия были подготовлены, например, В.М. Строгецкий «Система и содержание римского права» (1995 г.); А.А. Конев «Криминалистика» (1996 г.); В.А. Федотов «История отечественного государства и права» (1997 г.); В.В. Лузин «Принципы разделения властей как основа конституционализма» (1997 г.).

Проведённая работа по обеспечению учебного процесса и всё увеличивающийся контингент (количество) студентов данной специальности предопределило создание юридического факультета как самостоятельного подразделения академии.

На основании решения Учёного совета и приказа ректора от 26.06.1997 г. в академии появился юридический факультет. Исполняющим обязанности декана стал к.ю.н., доцент Лузин В.В. который возглавлял деканат до 01.07.1998 г. В дальнейшем факультет возглавляли Новосёлов М.И. (до 2004 г.), к.ю.н., доцент Соколов С.А. (до 2006 г.), к.т.н. Крепак С.В. (до настоящего времени).

С момента образования факультета по настоящее время на нём произошли соответствующие изменения. Сейчас на факультете действуют 6 кафедр (государственно-правовых дисциплин, гражданско-правовых дисциплин, транспортного права, уголовно-правовых дисциплин, иностранных языков, философии и социальных наук).

На кафедрах работают в качестве штатных работников пять докторов наук, профессоров и более двадцати кандидатов наук, доцентов. Среди них заслуженные и широко известные в научном мире профессора такие как д.ю.н., профессор Кожевников С.Н., д.ю.н., профессор Королёв Г.Н., д.т.н., профессор Федосенко Ю.С., д.м.н., профессор Толстолуцкий В.Ю.

На факультете обучаются около 800 студентов. Все они обеспечены в необходимых количествах учебной, учебно-методической литературой, периодическими изданиями. Наряду с теоретическим обучением студенты проходят практики (учебную (ознакомительную) и производственные).

Руководство академии и факультета всячески способствует трудоустройству выпускников факультета, в результате выпускники всех прошлых выпусков трудятся в различных сферах народного хозяйства, в том числе на транспорте. К настоящему времени только по очной форме обучения выпущено более 600 квалифицированных юристов. Среди выпускников факультета: Морозова Т.В. (выпуск 1999 г.) – начальник службы правового обеспечения Северо-Западного пароходства; Никитина И.О. (выпуск 2001 г.) – судья Нижегородского областного суда; Волков П.В. (выпуск 2001 г.) – представитель Президента Российской Федерации в квалификационной коллегии судей по Республике Марий Эл; Орлова Е.В. (выпуск 2001 г.) – руководитель юридической службы ООО «СК В.Ф. Танкер»; Живулин В.А. (выпуск 2004 г.) – директор Департамента оценки регулирующего воздействия Минэкономразвития России; Борозенец А.В. (выпуск 2004 г.) – руководитель отдела криминалистики Приволжского следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ.

Коллектив преподавателей и студентов делают многое для укрепления позиций факультета, совершенствования учебного процесса, улучшения и расширения материальной базы и улучшения подготовки высокообразованных и профессионально подготовленных юристов двадцать первого века.

LAW FACULTY OF THE FEDERAL STATE-FINANCED EDUCATIONAL INSTITUTION OF HIGHER PROFESSIONAL EDUCATION «VOLGA STATE ACADEMY OF WATER TRANSPORT» – 15 YEARS!

M.I. Novoselov

Keywords: *law faculty, higher legal education, jurisprudence, transport*

The article is devoted to the history of the formation of the law faculty of the Federal State-Financed Educational Institution of Higher Professional Education «Volga State Academy Of Water Transport».

УДК 378

***С.В. Крепак**, к.т.н., декан юридического факультета*
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ЮРИДИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

Ключевые слова: *юридический факультет, высшее юридическое образование, юриспруденция, транспорт*

Статья посвящена перспективам деятельности юридического факультета в «непрофильном» вузе.

Юридический факультет Федерального бюджетного образовательного учреждения «Волжская государственная академия водного транспорта»[1] осуществляет свою деятельность с 1 сентября 1997 г. (ранее с 1994 г. специальность «Юриспруденция» реализовывалась на экономическом факультете).

В настоящее время на факультете реализуются образовательные программы по специальности и направлению «Юриспруденция» в очной и заочной форме обучения.

Учитывая отраслевую принадлежность академии, основной целью деятельности юридического факультета всегда являлось удовлетворение потребности транспортных организаций (в первую очередь морского и речного транспорта), правоохранительных органов на транспорте, иных государственных органов в сфере транспорта в квалифицированных юридических кадрах. Естественно, при этом, выпускники факультета получают достаточные знания для работы и в иных сферах деятельности, где требуется высшее юридическое образование (суды, прокуратура, нотариат, адвокатура, юристы компаний и др.), что формально подтверждается наличием у академии соответствующей лицензии на право ведения образовательной деятельности и свидетельства о государственной аккредитации, а фактически, достижениями выпускников, которые занимают различные должности, включая руководящие, в указанных сферах.

Юридический факультет академии заслужил хорошую репутацию и по результатам исследований качества юридического образования в Нижегородской области, проводимым Нижегородским региональным отделением Общероссийского общественного объединения «Ассоциация юристов России»[2], стабильно входит в число ведущих ВУЗов[3] региона, осуществляющих подготовку юристов. Студенты факультета участвуют в различных олимпиадах и иных соревнованиях по юриспруденции, в научных конференциях, демонстрируя высокий уровень знаний.

Однако, изменения которые происходят в системе высшего образования России, предъявляют новые требования к образовательному процессу, в том числе при подготовке юристов. В первую очередь, это касается проблемы, так называемой, «непрофильности» академии в части реализации основной образовательной программы по направлению «Юриспруденция». Указанная проблема была инициирована Ассоциацией юристов России на основании Указа Президента России от 26.05.2009 № 599 «О мерах по совершенствованию высшего юридического образования в Российской Фе-

[1] далее – юридический факультет

[2] Официальный сайт Нижегородского регионального отделения Общероссийской общественной организации «Ассоциация юристов России» [Электронный ресурс]: – режим доступа: http://alrfnnov.ru/att.html

[3] под ВУЗами в настоящей статье имеются ввиду образовательные организации высшего образования

дерации»[1]. Вопрос обоснованности такой позиции Ассоциации юристов России не является предметом настоящей статьи, поэтому не вдаваясь в соответствующие дискуссии и учитывая авторитетность Ассоциации юристов России и её тесное сотрудничество с учебно-методическим объединением по юридическому образованию, можно принять эту позицию как факт, который может оказать влияние на дальнейшую судьбу факультета. Следует отметить, что мнения относительно «непрофильности» тех или иных ВУЗов у разных авторов различны – одни разделяют точку зрения, что любой транспортный, сельскохозяйственный, медицинский и тому подобные «непрофильные» ВУЗы, в принципе, не способны готовить квалифицированные юридические кадры и, соответственно, не должны иметь юридических факультетов[2], другая точка зрения, что «непрофильные» ВУЗы могут готовить юристов, но ориентированных на ту отрасль деятельности к которой относится соответствующий ВУЗ[3]. К счастью для юридического факультета академии в настоящее время преобладает вторая точка зрения.

Как уже было указано ранее, юридический факультет академии демонстрирует способность подготовки качественных специалистов с высшим юридическим образованием, что имеет своё подтверждение. Кроме того, с момента своего основания, всегда позиционировал себя как юридический факультет, в первую очередь, осуществляющий подготовку юристов для транспортной отрасли. Учебные планы обязательно включали и включают дисциплины, направленные на изучение особенностей правового регулирования общественных отношений в транспортной сфере, такие как: транспортное право, морское право, международное транспортное право, таможенное право, транспортные преступления и др. Одним из вопросов в билетах по итоговому государственному экзамену «Междисциплинарный по специальности» является вопрос по транспортному праву. Однако, в складывающихся условиях это оказывается недостаточно и для того, чтобы пройти общественную аккредитацию образовательных учреждений высшего профессионального образования, осуществляющих подготовку юридических кадров, проводимую Ассоциацией юристов России с целью избежать дальнейших нападок, связанных с «непрофильностью» необходимо более чётко обозначить свой профиль подготовки юристов.

Учитывая отраслевую принадлежность академии, наиболее целесообразным представляется реализация профиля «Юрист в сфере транспорта (морского и речного)».

Исходя из ситуации на рынке транспортных услуг предполагается три основных сферы деятельности выпускников:

1. Транспортные организации (преимущественно морского и речного транспорта), в том числе:

– судоходные компании;

– морские и речные порты;

– транспортно-экспедиторские фирмы;

– агентские, брокерские, лоцманские организации и т.п.

2. Органы управления и контроля (надзора) в сфере морского и речного транспорта (Административные органы), в том числе:

– Росморречфлот и подведомственные ему государственные учреждения (в частности Администрации речных бассейнов, Администрации морских портов и др.);

– Управление государственного морского и речного надзора Ространснадзора (Госморречнадзор) и его территориальные подразделения;

---

[1] Указ Президента РФ от 26.05.2009 № 599 «О мерах по совершенствованию высшего юридического образования в Российской Федерации» // «Российская газета», №97, 29.05.2009

[2] см., например, Законный брак//Российская газета (Столичный выпуск) №4918 от 27 мая 2009 г.

[3] см. Добро пожаловать в клинику. Юридическую//Российская газета (Федеральный выпуск) №4625 от 29 марта 2008 г.

– Минтранс России и подведомственные ему организации (например, Российский речной регистр, Российский морской регистр судоходства).

3. Правоохранительные органы на транспорте (а также транспортные прокуратуры), в том числе:

– транспортные прокуратуры;

– следственные управления на транспорте СК РФ;

– органы МВД на транспорте;

– органы и организации, обеспечивающие транспортную безопасность.

Подготовка юристов будет осуществляться от общего к частному юрист – юрист на транспорте (промежуточная цель) – юрист на морском и речном транспорте (основная цель).

Таким образом, выпускник-бакалавр должен знать основы юриспруденции (как и бакалавры других ВУЗов), но при этом лучше разбирается в проблемах правового обеспечения деятельности транспорта (преимущественно морского и речного).

Работа в указанных сферах предполагает развитие дополнительных компетенций (ДПК):

в нормотворческой деятельности:

– способность участвовать в разработке нормативно-правовых актов, регулирующих отношения в сфере морского и речного транспорта с учетом интересов государства, общества и основных субъектов указанной сферы общественных отношений (ДПК-1);

в правоприменительной деятельности:

– владеть навыками подготовки нормативных актов в сфере морского и речного транспорта и составления юридических документов для органов государственной власти и местного самоуправления (ДПК-2);

– владеть навыками подготовки юридических документов в области морского и речного транспорта, в том числе составления и анализа проектов договоров в области морского и речного транспорта, владеть навыками участия в переговорах о заключении, изменении и прекращении договоров в области морского и речного транспорта (ДПК-3);

– способность толковать нормативные правовые акты, акты саморегулирования в области морского и речного транспорта с учетом практики их применения и практики разрешения споров в данной области (ДПК-4);

в правоохранительной деятельности:

– способность осуществлять профессиональную деятельность по обеспечению исполнения полномочий федеральных государственных органов, государственных органов субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений в области транспорта, лиц, замещающих соответствующие государственные должности Российской Федерации, лиц, замещающих соответствующие государственные должности субъектов Российской Федерации, и лиц, замещающих соответствующие муниципальные должности, а также выполнять должностные обязанности по участию в осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля и общественного контроля в сфере транспорта (ДПК-5);

– способность выявлять, пресекать, квалифицировать нарушения актов саморегулирования и договоров в области морского и речного транспорта, организовывать разрешение споров в указанной сфере (ДПК-6);

в экспертно-консультационной деятельности:

– готовность принимать участие в проведении юридической экспертизы проектов нормативных правовых актов, в том числе в целях выявления в них положений, способствующих/не способствующих решению проблем развития морского и речного

транспорта, сбалансированности отражения интересов всех заинтересованных субъектов (ДПК-7);

– способность давать квалифицированные юридические заключения и консультации по вопросам регулирования общественных отношений в сфере морского и речного транспорта, в том числе, по вопросам государственного регулирования морского и речного транспорта и применения норм транспортного законодательства (ДПК-8);

в педагогической деятельности:

– способность проводить дисциплины (отдельные разделы дисциплин) по транспортному праву, а также дисциплины по направлению подготовки юрист в сфере морского и речного транспорта (ДПК-9).

Для реализации, указанных выше предложений, необходимо внести изменения в действующую основную образовательную программу академии и учебный план по направлению 030900.62 «Юриспруденция».

Переход на подготовку бакалавров указанного профиля предполагается реализовать в несколько этапов.

На первом этапе необходимо ввести два «подпрофиля» (или две индивидуальных образовательных траектории, далее подпрофиль) которые будут реализовываться через выбор студентами на 4 курсе (в конце 3 курса) соответствующего блока дисциплин.

Подпрофиль 1. Юрист транспортной компании (Корпоративный юрист в сфере морского и речного транспорта).

Подпрофиль 2. Юрист в сфере государственного управления и правоохранительной деятельности на морском и речном транспорте

К дисциплинам 1-го подпрофиля относятся:

1. Правовое регулирование деятельности морского и речного транспорта.
2. Право транспортного страхования.
3. Правовое регулирование трудовых отношений на морском и речном транспорте.
4. Корпоративное право.
5. Международное транспортное право.
6. Транспортная безопасность и безопасность судоходства на морском и речном транспорте (правовые аспекты).

К дисциплинам 2-го подпрофиля относятся:

1. Государственное и муниципальное управление в сфере транспорта (правовые аспекты).
2. Административные правонарушения на транспорте.
3. Транспортные преступления.
4. Особенности расследования транспортных преступлений.
5. Транспортная безопасность (на морском речном транспорте).
6. Безопасность судоходства (правовые аспекты).

При этом некоторые профильные дисциплины останутся в вариативной части дисциплин профессионального цикла (транспортное право, таможенное право).

Итоговая государственная аттестация будет включать два государственных экзамена – Теория государства и права, Междисциплинарный по профилю и выпускную квалификационную работу (бакалаврскую работу).

На первоначальном этапе доля выпускных квалификационных работ на темы, связанные с решением правовых проблем в сфере транспортной деятельности, должны составлять не менее 20 %. В последующем эта доля будет увеличиваться.

При организации практик (учебной ознакомительной и производственных) студенты будут направляться, преимущественно, по мере возможности, в органы и организации, указанные в предполагаемой сфере деятельности выпускников.

В случае одобрения ректоратом вышеизложенных предложений, реализация профиля «Юрист в сфере транспорта (морского и речного)» и выпуск соответствующих бакалавров возможны уже в 2014–2015 учебном году.

На последующих этапах реализации профиля «Юрист в сфере транспорта (морского и речного)», с учётом накопленного опыта и подготовки (переподготовки) преподавателей, а также потребностей государства и общества, возможно:

1. Разделение второго подпрофиля на два: «Юрист в сфере государственного управления на морском и речном транспорте (Правовое обеспечение государственного управления на морском и речном транспорте)» и «Юрист в сфере правоохранительной деятельности на морском и речном транспорте (Правовое обеспечение правоохранительной деятельности на морском и речном транспорте)».

В настоящее время это затруднительно по причине невозможности обосновать необходимое количество дисциплин и отсутствия соответствующих преподавателей, знакомых с особенностями правового регулирования общественных отношений на транспорте.

2. Перенос отдельных дисциплин из дисциплин по выбору (элективных) в неэлективные.

Например, такие дисциплины как «Транспортная безопасность» и «Безопасность судоходства (правовые аспекты)» актуальны для всех подпрофилей.

3. Введение новых дисциплин, таких например как «Основы технологии транспортного процесса для юристов».

4. Увеличение доли выпускных квалификационных работ на темы, связанные с правовым обеспечением транспортной деятельности.

Вышеуказанные предложения требуют более кардинальных изменений в учебный план (необходимо, в частности, заменять дисциплины 2 и 3 курсов), поэтому целесообразно соответствующие изменения осуществить для нового набора студентов (возможно после введения нового федерального государственного образовательного стандарта).

К сожалению, при реализации указанных предложений, имеются ряд негативных факторов к которым можно отнести: непривлекательность названия профиля для абитуриентов (ввиду его нестандартности); проблемы с трудоустройством выпускников по профилю подготовки (так как соответствующий Нижегородский рынок труда достаточно «узок», а трудоустройство за пределами региона, учитывая уровень заработных плат, проблемы с жильём – затруднительно); недостаток преподавателей в достаточной мере разбирающихся в правовых проблемах транспортной отрасли; организация практики в профильных организациях и др.

Однако, со временем, многие из этих проблем вполне реально устранить. Так, например, с абитуриентами необходимо вести разъяснительную работу от том, что образование которое они получат позволит им работать, практически в любой сфере где требуется высшее юридическое образование, а не только на транспорта, так как в учебном плане более 70 % дисциплин – это обязательные дисциплины, предусмотренные Федеральным государственным образовательным стандартом по направлению подготовки, преподаваемые во всех юридических ВУЗах (факультетах) независимо от их профиля. Для преподавателей можно организовать стажировки в профильных органах и организациях с целью повышения квалификации. По мере развития транспорта, в первую очередь морского и речного, будет расти и потребность в соответствующих юристах (или иных лицах, обладающих необходимыми юридическими знаниями и навыками (компетенциями)).

Таким образом, как говорится, дорогу осилит идущий. Транспортная деятельность весьма специфична с точки зрения правового регулирования, транспортное законодательство пока далеко от совершенства, поэтому перспективы у специалистов, компетентных в это сфере достаточно обнадёживающие, а соответственно и у факультета способного осуществлять их подготовку и переподготовку.

Список литературы:

[1] Добро пожаловать в клинику. Юридическую//Российская газета (Федеральный выпуск). – №4625 от 29 марта 2008 г.
[2] Законный брак//Российская газета (Столичный выпуск). – №4918 от 27 мая 2009 г.

ABOUT PROSPECTS OF ACTIVITY OF LAW FACULTY OF THE FEDERAL STATE-FINANCED EDUCATIONAL INSTITUTION OF HIGHER PROFESSIONAL EDUCATION «VOLGA STATE ACADEMY OF WATER TRANSPORT»

S.V. Krepak

Keywords: *law faculty, higher legal education, jurisprudence, transport*

The article is devoted to the prospects of activity of law faculty in not profile higher educational institution.

Раздел I

История правового регулирования общественных отношений в сфере транспорта

Section I

The history of Legal Regulation of Public Relations in the Sphere of Conveyance

УДК 656.61(09)

И.Н. Борисов, *к.ф.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
С.П. Шерстнёва, *студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ УСТАВ РОССИИ

Ключевые слова: транспорт, история транспортного законодательства

В статье рассматриваются основные положения Морского устава Петра I.

13 (24) января 1720 г. Петром I был утверждён первый российский Морской устав, разработка которого велась несколько лет при активном участии самого императора. Во введении к уставу, который заменил существовавшие ранее разрозненные документы, регламентировавшие отдельные стороны флотской жизни, разъяснялись причины его появления. «…Понеже сие дело необходимо нужное есть Государству (по оной присловице: что всякий Потентат, которой едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет. А который и флот имеет, обе руки имеет) того ради сей Воинской Морской Устав учиняли, дабы всякий знал свою должность, и неведением никто б не отговаривался».

Через три месяца, 13 (24) апреля 1720 г., с той же целью доведения положений нового документа до всех моряков Морской устав по царскому указу был издан отдельной книгой.

Морской устав Петра I состоял из пяти книг. Книга первая содержала положения «О генерал-адмирале и всяком аншеф-командующем», о чинах его штаба. В документе были помещены статьи, определяющие тактику эскадры. Эти указания носили явный отпечаток воззрений голландских адмиралов той эпохи и отличались не очень жестким регламентированием правил и норм, которые вытекали из свойств и возможностей флотского оружия той поры в различных условиях морского боя. Подобная осторожность была предусмотрена, чтобы не стеснять инициативы командующих – это проходит через весь устав характерной чертой.

Книга вторая содержала постановления о старшинстве чинов, о почестях и внешних отличиях кораблей, «о флагах и вымпелах, о фонарях, о салютах и флагах торговых...».

Книга третья раскрывала организацию боевого корабля и обязанности должностных лиц на нем. Статьи о капитане (командире корабля) определяли его права и обязанности, а также содержали указания о тактике корабля в бою. Последние имели ту особенность, что почти не касались тактики ведения одиночного боя, предусматривая главным образом действия корабля в линии с другими судами.

Книга четвертая состояла из шести глав: глава I – «О благом поведении на корабле»; глава II – «О слугах офицерских, сколько кому иметь надлежит»; глава III – «О раздаче провианта на корабле»; глава IV – «О награждении»: «...дабы всякий служащий во флоте ведал и был благонадежен, чем за какую службу награжден будет». Эта глава определяла награды за взятие неприятельских судов, вознаграждение раненных в бою и состарившихся на службе; главы V и VI – о разделении добычи при захвате неприятельских судов.

Книга пятая – «О штрафах» – состояла из 20 глав и представляла собой военно-морской судебный и дисциплинарный уставы. Наказания отличались жестокостью, характерной для нравов того времени. За разные провинности предусматривались такие наказания, как «розстреляние», килевание (протаскивание провинившегося под днищем корабля), которое, как правило, заканчивалось для наказуемого мучительной смертью, «биение кошками» и так далее. «Ежели кто, стоя, на своей вахте, – говори-

лось в уставе, – найдется спящ на пути, едучи против неприятеля, ежели он офицер, лишен будет живота, а рядовой жестоко наказан будет кошками у шпиля.. А ежели оное случится не под неприятелем, то офицеру служить в рядовых один месяц, а рядовой спускай будет трижды с раины. Кто придет на вахту пьян, ежели офицер, то за первый раз вычетом на один месяц жалованья, за другой на два, за третий лишением чина на время, или вовсе по рассмотрению дела; а ежели рядовой, тот будет наказан биением у мачты».

К Морскому уставу были приложены формы ведомостей судовой отчетности, книга сигналов и Правила дозорной службы. Морской устав Петра I с незначительными изменениями и дополнениями просуществовал до 1797 года и выдержал восемь изданий.

В 1797 году был опубликован новый Устав военного флота, сильно отличавшийся от петровского. В разделах тактики он отражал взгляды на ведение боя тогдашних британских адмиралов и был обстоятельно разработан.

С годами, под влиянием усовершенствования технических средств военно-морского флота и появления паровых кораблей, тот устав также устарел, и в 1850 году был образован комитет для подготовки нового Морского устава, изданного в 1853 году. В отличие от прежних уставов в нем не было постановлений, касающихся тактики. Комиссия посчитала, что это не составляет предмета закона. В уставе 1853 года практически отсутствовали постановления о ведении боя, а также разделение флота на части, правила составления судовых расписаний, классификация артиллерии корабля.

После 1853 года полной переработки устава не производилось. Трижды назначались комиссии для пересмотра Морского устава, однако деятельность их ограничивалась лишь частичным изменением его отдельных статей – общий дух устава оставался неизменным. Таковы были новые редакции Морских уставов 1869–1872, 1885 и 1899 годов.

Первый Морской устав 1720 года стал как бы фундаментом для повседневной и боевой службы моряков тогдашнего регулярного Военно-морского флота России, флота героической эпохи Петра Великого. Прошли века, но ратный дух, пронизывающий каждую строку этого российского флотского закона, выраженные в нем воля к победе, ненависть к врагу и любовь к родному кораблю, недопустимость спуска флага и сдачи противнику – буквально все, чем был наполнен этот исторический документ, переходило, как эстафета, от одного поколения русских моряков к другому. Некоторые положения первого Морского устава оказались настолько жизненными, что на протяжении всей истории русского и советского Военно-морских флотов они остались почти без изменения. Так, в уставе Петра I в книге второй «О флагах и вымпелах...» указано: «Вес воинские корабли российские, не должны ни перед кем спускать флага». КУ-2001 года полностью повторяет это требование: «Корабли Военно-Морского Флота России ни при каких обстоятельствах не спускают своего флага перед противником, предпочитая гибель сдаче врагам».

Таким образом, Морской устав не только регулирует внутреннюю жизнь и порядок службы на военных кораблях и судах, но по существу своему есть свод кодифицированных морских обычаев и традиций.

Жить по уставу – значит следовать ему во всем, вплоть до мелочей. Особенно это важно для молодых офицеров. Есть такая поговорка: «Мудрость людей пропорциональна не их опыту, а их способности к его приобретению». Верно подмечено! Откуда же еще моряку, особенно молодому, черпать флотскую мудрость, как не из Корабельного устава, который дает исчерпывающий ответ практически на любой вопрос, касающийся службы, помогает правильно вести себя в любой ситуации, организовать всякое порученное дело так, чтобы прийти к успеху. Все в уставе уже сотни раз проверено и перепроверено, в том числе и такая закономерность: хочешь добиться строгого, по-настоящему уставного порядка – читай устав, что называется, от корки до

корки. Здесь уместно вспомнить известные поэтические строки: «О отрок, службою живущий, читай устав на сон грядущий, и поутру, от сна восстав, читай усиленнее устав».

Главному морскому закону Отечества когда-то подчиняли каждое побуждение свое и Ф.Ф. Ушаков, и Д.Н. Сенявин, и М.П. Лазарев, и П.С. Нахимов, и Г.И. Бутаков, и С.О. Макаров, и герои Великой Отечественной. Руководствуются им и моряки сегодняшнего дня.

THE FIRST RUSSIAN MARINE CHARTER

I.N. Borisov, S.P. Sherstneva

Keywords: *transport, history of transport legislation*

The article highlights the main provisions of Peter's the Great Marine Charter.

УДК 34

***Л.Ю. Гарник**, аспирант ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ В СССР В 30-Е ГГ. XX ВЕКА

Ключевые слова: *противодействие преступности, транспорт, безопасность дорожного движения.*

В статье проведен историко-правовой анализ становления органов юстиции, призванных осуществлять борьбу с преступностью на транспорте. Вскрыто несовершенство уголовного законодательства, устанавливающего ответственность за преступления на транспорте. Дана оценка состоянию законности при расследовании преступлений в указанный период.

В современном мире человек, его права и свободы являются высшей ценностью. В Конституции Российской Федерации 1993 года закреплено, что признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – это обязанность государства. К сожалению, не всегда в нашем государстве дело обстояло подобным образом. Особенно в 30-е годы прошлого столетия допускались грубые нарушения прав граждан в сфере уголовного судопроизводства.

В тот период в эпоху форсированной индустриализации получила развитие инфраструктура железнодорожного и водного транспорта СССР. Одновременно со становлением хозяйственного права увеличилось количество преступлений на транспорте. Согласно Постановлению ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г.[1] предусматривалось создание железнодорожных линейных судов- органов специальной транспортной юстиции.

С 1933 г. транспортные суды были выведены из системы наркоматов юстиции союзных республик и переведены в подчинение Верховным Судам СССР, при кото-

[1] Совместное постановление ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г. «О железнодорожных линейных судах»

ром была сформирована Транспортная коллегия во главе с Ю.К. Межиным. Линейные суды подчинялись Транспортной коллегии как суду второй инстанции. Коллегия была разделена на территориальные сектора. Функции председателя были в целом аналогичны функциям главы военной коллегии. При нем также состояли статистики и инспекторы. Компетенция транспортных судов была схожей и охватывала основные виды транспортных преступлений.

17 декабря 1933 года во исполнение Постановления ЦИК и СНК СССР от 20 июня 1933 года[1] упраздняется прокуратура Верховного Суда СССР и создается Прокуратура СССР[2]. Верховный Суд лишается функции надзора за законностью.

В 1934 году в связи с образованием НКВД в составе краевых, областных и приравненных к ним судов, а также в Верховном Суде РСФСР создаются специальные коллегии по рассмотрению дел, расследуемых НКВД, − знаменитые судебные «тройки» (существовали и следственные «особые тройки»). Иными словами, появляются первые спецсуды.

В январе 1934 г. прошел XVII съезд ВКП(б). По решению съезда все государственные органы должны были начать перестройку системы построения аппарата с функциональной на производственно-территориальную. В судебной системе это означало увеличение числа специальных судов.

В соответствии с резолюцией XVII съезда партии в народных судах создавались специализированные камеры, которые объединяли несколько народных судей, занимавшихся специальными делами, в том числе и преступлениями на транспорте.

В эти же годы существенно изменялось уголовное и уголовно-процессуальное законодательства, расширяются судебная и внесудебная репрессии[3].

В течение второй половины 1937 г. и в начале 1938 г. «большая чистка» нанесла значительный удар по работникам советской юстиции. Только на начало 1993 г. 280 прокуроров и следователей, из них 90 человек расстреляны по приговорам судов и решениям «троек». Наиболее жестокие преследования осуществлялись в те годы в отношении прокуроров республик, краев и областей. 44 из них были арестованы и осуждены, причем 23 – к высшей мере наказания, а 17 – отправлены в лагеря, где отбывали длительный срок. Впоследствии трое умерли, а один покончил жизнь самоубийством. В числе репрессированных и расстрелянных были и женщины-прокуроры. Все прокуроры, чьи дела проверены, в настоящее время реабилитированы.[4]

В августе – октябре 1937 года органами НКВД СССР были арестованы главный транспортный прокурор СССР Герман Михайлович Сегал, его заместитель Сергей Алексеевич Миронов и помощник Аркадий Маркович Липкин. Сегал обвинялся в том, что являлся участником контрреволюционной организации, в которую был завербован якобы еще в 1929 году тогдашним председателем Московского областного суда М.И. Челышевым. По версии следствия, «активная вредительская деятельность» Сегала заключалась в «искривлении революционной законности», «развороте массовых репрессий», острие которых направлялось против трудящихся железнодорожников, а не против «действительных виновников подрывной работы на транспорте», укрывательстве вредителей и диверсантов путем прекращения дел. Ему вменялось в вину также и то, что он был «агентом иностранной разведки», передавал врагам шпионские сведения «по паровозному хозяйству» и секретные материалы. Аналогичные

---

[1] СЗ СССР, 1933, № 40, ст. 239, СЗ СССР, 1930, №57, ст. 601; 1934, №33, ст. 251, см. также Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 апреля 1936 года «О передаче водных транспортных судов и всей водной транспортной прокуратуры в непосредственное подчинение Верховного Суда Союза СССР и Прокуратуры Союза СССР». СЗ СССР, 1936, №18, ст. 150.

[2] СЗ СССР, 1934, №1, ст. 2-а и 2-б, №36, ст. 283, №36, ст. 284

[3] Судебная власть России. История. Документы. М., Мысль, 2003. т. V С. 312, 316–317, 317–318, 319, 320–321.

[4] Звягинцев А.Г., Орлов Ю.Г. Приговоренные временем. Российские и советские прокуроры XX век. 1937–1953 гг. М., 2001. ст. 41.

обвинения (разве что без шпионажа) были предъявлены также Миронову и Липкину. 25 ноября 1937 года Военная коллегия Верховного суда приступила к рассмотрению дела Германа Михайловича Сегала. В судебном заседании он виновным себя не признал и от всех своих показаний, данных во время следствия, отказался. Однако это уже ничего не изменило в его судьбе. Г.М. Сегал был приговорен к высшей мере наказания – расстрелу.

9 декабря того же года Военная коллегия рассмотрела дело А.М. Липкина. Приговор – расстрел, с конфискацией имущества был вынесен без промедления. На следующий день такая же участь постигла и С.А. Миронова.[1]

Что касается первых уголовных кодексов РСФСР (1922 и 1926 гг.)[2], то они не содержали самостоятельных статей об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств на дорогах. Их отсутствие объяснялось тем, что в начале XX века автомобильный транспорт в России был немногочисленным, и проблема обеспечения безопасности дорожного движения и его эксплуатации не являлась острой.

Образовавшийся пробел в уголовном законодательстве практики пытались восполнить тем, что при нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств обращались к тем статьям Уголовного кодекса, которые, на их взгляд, более или менее подходили для привлечения виновного к ответственности, благодаря тому, что уголовное законодательство 20-х годов, проводя идею о классовой природе преступления и мерах социальной защиты в Советском государстве, допускало возможность применения уголовного закона по аналогии. Так в ст. 16 УК РСФСР 1926 г. прямо указывалось: «Если то или иное общественно опасное действие прямо не предусмотрено настоящим Кодексом, то основание и пределы ответственности за него определяются применительно к тем статьям Кодекса, которые предусматривают наиболее сходные по роду преступления».[3]

Поэтому, когда нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств влекло несчастные случаи с людьми, водитель привлекался к уголовной ответственности по статьям о неосторожном убийстве (ст. 139 УК РСФСР 1926 г.) либо о неосторожном телесном повреждении (ст. 145 УК РСФСР 1926 г.). Если правила вождения нарушались водителем с умыслом причинить смерть или телесные повреждения, он привлекался по статьям, предусматривавшим ответственность за умышленное убийство (ст.ст. 136, 137 УК РСФСР) или умышленное телесное повреждение (ст.ст. 142, 143 УК РСФСР). Нанесенный значительный имущественный ущерб квалифицировался по ст. 111 УК РСФСР как преступно-небрежное исполнение водителем своих служебных обязанностей, в ст. 75 УК РСФСР предусматривалась ответственность за нарушение правил безопасности на железнодорожном транспорте. Однако отдельных норм об ответственности за автотранспортные преступления в этом Кодексе еще не было. В 1929 г. в него ввели статью об ответственности за разрушения и повреждения железнодорожного и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегающих знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна.[4]

23 января 1931 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта», в соответствии с которым в

---

[1] Звягинцев А.Г., Орлов Ю.Г. Приговоренные временем. Российские и советские прокуроры XX век. 1937–1953 гг. М., 2001. ст.55.

[2] УГОЛОВНЫЙ КОДЕКС РСФСР РЕДАКЦИИ 1926 года/ Принят 2-й сессией ВЦИК XII созыва/ Введен в действие с 1 января 1927 года постановлением ВЦИК от 22 ноября 1926 года (СУ № 80, ст.600)

[3] УГОЛОВНЫЙ КОДЕКС РСФСР РЕДАКЦИИ 1926 года/ Официальный текст с изменениями по состоянию на 1 марта 1957 года/Принят 2-й сессией ВЦИК XII созыва/ Введен в действие с 1 января 1927 года постановлением ВЦИК от 22 ноября 1926 года (СУ № 80, ст. 600)

[4] Там же.

Кодекс была включена ст. 59-3в[1]. К уголовно наказуемым деяниям были отнесены нарушения работником транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т.п.), если эти нарушения повлекли или могли повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений либо несчастные случаи с людьми, несвоевременную отправку поездов и судов, скопление на местах выгрузки порожняка, простой вагонов и другие действия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности или безопасности движения. Это деяние законодатель отнес к группе государственных, подгруппе контрреволюционных преступлений.

В настоящее время требования, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, содержатся в различных нормативных актах. К преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта, включающего все многообразие транспортных средств (железнодорожный, воздушный, водный, автомобильный, гужевой, другой механический, электротранспорт, трактора и иные самоходные машины), относятся нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ); оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК РФ); недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ); приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ). [2]

Эти составы объединены общими признаками тяжести преступных последствий: причинение тяжелого или средней тяжести вреда здоровью человека либо крупного материального ущерба (ч. 1 ст. 264, ст. 265, ч. 1 ст. 266, ч. 1 ст. 267, ч. 1 ст. 268 УК РФ); смерть человека (ч. 2 ст. 264, ст. 265, ч. 2 ст. 266, ч. 2 ст. 267, ч. 2 ст. 268 УК РФ); смерть двоих и более людей (ч. 3 ст. 264, ст. 265, ч. 3 ст. 266, ч. 3 ст. 267, ч. 3 ст. 268 УК РФ).[3]

Исследование исторического опыта становления органов транспортной юстиции, развития уголовного законодательства, показывает, что в деле борьбы с преступностью в транспортном комплексе страны не всегда было благополучно с соблюдением прав и свобод граждан. В последние годы в деле обеспечения прав и свобод граждан сделано немало. В действующем Уголовно-процессуальном кодексе России закреплено положение о том, что уголовное судопроизводство имеет своим назначением не только защиту прав и законных интересов лиц и организаций, потерпевших от преступлений, но и защиту личности от незаконного и необоснованного обвинения, осуждения, ограничения ее прав и свобод.

Список литературы:

[1] Звягинцев А.Г., Орлов Ю.Г. Приговоренные временем. Российские и советские прокуроры XX век. 1937–1953 гг. М., 2001.
[2] Судебная власть России. История. Документы. М., Мысль, 2003. т. V.

ORGANISATIONAL AND LEGAL PROBLEMS OF VIOLENCE PREVENTION ON MEANS OF TRANSPORT IN THE 30-S OF THE 20TH CENTURY

L.J. Garnik

[1] СЗ СССР. – 1931. – № 4. – Ст. 44.
[2] Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 04.03.2013)
[3] Там же.

Keywords: *violence prevention, transport, road safety*

The article gives historical and legal analysis of the development of the legal system, whose duty is to fight all sorts of violence on various transport means. The article reveals the imperfection of criminal laws which state responsibility for violence on transport means. The article evaluates the state of legality in crime investigation in the given period.

УДК 93

В.Н. Жиляев, *кандидат исторических наук, доцент, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ СОЗДАНИЯ РОССИЙСКОГО ПАРОВОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Ключевые слова: *военно-морской флот, транспорт, история флота*

Во второй половине XIX века в России фактически заново был создан военно-морской флот. Вместо деревянных парусных судов были построены броненосные пароходы. Реформирование флота требовало не только большой организаторской работы, но и изменения правовых положений в отношении вопросов финансирования строительства кораблей, комплектования и обучения кадров, внедрения новейших достижений науки и техники и т.д. Данная статья представляет собой попытку показать, как это делалось.

Вторая половина XIX в. ознаменовалась крупными переменами в Российской империи, охватившими все сферы жизни государства и общества. Такими переменами стали отмена крепостного права, реформирование государственного управления, судебной системы, образования, местного самоуправления и др. В результате Россия стала развиваться по европейскому образцу. К числу этих важных реформ относится и военная реформа, проведенная в 60–70-е годы. Составной частью этой реформы стало фактическое возрождение российского военно-морского флота на принципиально новой основе, то есть создание парового броненосного военно-морского флота.

Все мероприятия реформы проводились в два периода. Первый период (с 1861 по 1874 гг.) заключался в подготовке правовой базы, создании материальных условий и военного управления. Второй период (с 1874 г.) характеризовался созданием новой массовой армии и нового броненосного военно-морского флота.

Правовые и организационные задачи реорганизации флота решало морское министерство. Начало управлению флотом было заложено Петром 1, его создателем. Вначале морскими делами ведали два Приказа – воинского морского флота и адмиралтейских дел. В 1712 г. была образована Военная морского флота канцелярия, а в 1717 г. Адмиралтейств-коллегия. Одним из первых неотложных дел коллегии была разработка военно-морского законодательства. В этой работе активное участие принял лично Петр 1. 13 января 1720 г. им была утверждена «Книга устав Морской, о всем, что касается доброму управлению в бытность флота в море». Через два года был издан Регламент об управлении Адмиралтейства и часть вторая Регламента морского. В XIX веке для руководства флотом было создано Морское министерство. Однако коренное преобразование управления военно-морскими силами России началось с 1855 г., когда главным начальником флота стал генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич. Очень важным было решение о создании морского технического комитета (МТК), который занимался технической стороной кораблестроения, механики, артиллерии и минного искусства. Кроме того комитет осуществлял наблюдение

за всеми открытиями в технике морского дела. Правовое сопровождение решений морского министерства осуществляла Канцелярия морского министерства, в ведении которой находились, в том числе, юрисконсультская часть и кодификация морских узаконений. Директор канцелярии был юрисконсультом морского министерства. С 1884 г. во главе морского ведомства стоял главный начальник флота и морского ведомства (генерал-адмирал), который подчинялся непосредственно Его Императорскому Величеству и председательствовал в адмиралтейств-совете.

Главной и, безусловно, самой трудной задачей было строительство новых боевых кораблей. Проигранная Россией Крымская война наглядно показала, что необходима срочная замена деревянных парусных судов паровыми броненосными кораблями. В середине XIX века Военно-морской флот имел 178 судов с 2572 орудиями. Численный состав равнялся 90 000 офицерам и нижним чинам. По окончании Крымской войны в России военного флота практически не было. Оставшиеся парусные корабли боевой ценности уже не представляли, а паровых кораблей было чрезвычайно мало и в основном это были вспомогательные суда. Руководители Морского министерства, понимая, что русский военно-морской флот значительно отстал от флотов Англии и Франции, сразу же после заключения Парижского мирного договора поставили вопрос об его усилении.

Перед учеными, инженерами, мастерами и военными моряками возникли сложные проблемы, связанные с выбором наиболее рациональных типов броненосных кораблей, разработкой их проектов, созданием необходимого вооружения, с переоценкой взглядов на организацию и методы боевой подготовки. Масштабы и темпы строительства броненосного флота России увеличивались по мере улучшения экономического положения страны и ускорения процесса промышленного переворота, что обусловило его развитие в два этапа. Первый этап это 60–70-е годы, когда строились небольшие корабли береговой обороны. На втором этапе, начавшемся в 80-е годы, был создан и получил развитие мореходный флот.

Правовой основой для строительства нового флота стало принятие правительством специальных судостроительных программ. Уже в 1857 г. правительство утвердило первую после Крымской войны программу сроком на 20 лет. Согласно этой программе планировалась постройка 188 винтовых кораблей и 4 колесных пароходов.

В 1860 г. Морское ведомство приступило к составлению второй послевоенной судостроительной программы, рассчитанной на создание в России качественно нового броненосного флота. Она базировалась на концепции, что России необходима морская сила, которая преобладала бы над флотами второстепенных держав и внушала бы уважение большим державам. Первым кораблем в России целиком построенным из металла стала небольшая канонерская лодка «Опыт» (1861 г.). В 1864 г. вступил в строй первый мореходный броненосный корабль «Первенец».

В 1863 г. Морское министерство разработало новую судостроительную программу, предусматривавшую постройку 11 броненосных лодок-мониторов для Балтийского флота. Сразу же после выполнения этой программы была разработана и 9 марта 1864 г. утверждена новая программа строительства оборонительного флота, предусматривавшая постройку восьми броненосных кораблей различных типов. В течение 15 лет Россия создала на Балтийском море броненосный флот – третий по силе в Европе. За это время была значительно расширена и реорганизована судостроительная промышленность, был накоплен опыт и подготовлены кадры корабелов.

В целях наращивания крейсерских сил Морское министерство в 1872 г. разработало новую программу постройки восьми винтовых железных клиперов. В 1878 г. за границей были куплены три быстроходных парохода, переоборудованные в крейсеры и названные «Европа», «Азия» и «Африка». Кроме того за границей был заказан и в 1879 г. вступил в строй крейсер «Забияка». Дальность их плавания достигала 14 тыс. миль.

Начало второму этапу положило специальное совещание в Морском министер-

стве под председательством великого князя Алексея Александровича с участием военного министра и министра иностранных дел по вопросу дальнейшего развития военно-морского флота. На совещании были определены мероприятия по наращиванию морской мощи на театрах и задачи флотов. В отличие от 60–70-х годов, когда в России строился оборонительный флот, в начале 80-х годов было решено строить мощный мореходный флот, способный вести активные наступательные действия у берегов противника. Решения этого совещания стали правовой основой для существенных перемен в деле строительства военно-морского флота.

Переход к созданию броненосного флота потребовал коренной перестройки всей кораблестроительной промышленности, создания новых верфей и заводов по производству оборудования и вооружения для броненосных кораблей. Во второй половине XIX в. главным центром военного кораблестроения по-прежнему являлся Санкт-Петербург. Здесь было сосредоточено наибольшее число судостроительных заводов. Среди них были как казенные, так и частные заводы. В конце XIX в. все частные судостроительные заводы перешли в ведение Морского министерства. В результате предпринятых усилий Россия к началу XX в. имела 23 броненосца и 8 линейных кораблей.

С 70-х годов перешли к постройке бронированных крейсеров. Корабли этого типа впервые были созданы в России. Они имели 175-мм броню, водоизмещение около 4600 т, скорость около 14 узлов. Они были вооружены четырьмя 203-мм, двумя 152-мм нарезными и несколькими малокалиберными орудиями. Вскоре крейсера начали строить в Англии и других западноевропейских странах.

Еще один тип судов, которые строились для военно-морского флота – миноносцы. Строительство 40 миноносцев началось в 1877 г. Первые миноносцы были небольшими по размерам и совсем не годились для действий в открытом море. С 90-х годы строились более совершенные корабли и к 1905 г. Россия имела 104 миноносца.

В XX веке появляется и совсем новый тип судов – подводные лодки. Первая российская подводная лодка «Дельфин» была построена в 1903г. и вступила в строй в 1904 г.

Развитие промышленного производства и связанные с ним успехи в области металлургии и машиностроения создали необходимые экономические и технические предпосылки для строительства в России броненосных кораблей. Вместе с тем постройка паровых кораблей потребовала призыва в военно-морской флот грамотных и технически подготовленных людей, способных обслуживать качественно новую боевую технику.

Правовой базой кадровых изменений на флоте стали реформы в образовании в целом и принятие нового Закона о воинской службе (1874 г.) В сфере народного просвещения была разрушена дворянская кастовость средних и высших учебных заведений, что открыло доступ туда для других социальных слоев страны. Уставом 1874 отменялась система рекрутских наборов и вводилась всеобщая воинская повинность. Она распространялась на все мужское население, достигшее 20 лет, без различия сословий. Второй важнейшей особенностью Закона 1874 г. явилось значительное сокращение сроков военной службы: для солдат – 6 лет действительной службы и 9 лет запаса; для матросов – 7 лет действительной службы и 3 года запаса.

На основе этих реформ произошли значительные изменения в подготовке и обучении рядового и командного состава флота. Начались реорганизация существовавших и создание новых военно-морских учебных заведений. Были открыты артиллерийский и минный офицерские классы, Морской корпус был реорганизован в Морское училище (с 1891 г. – Морской кадетский корпус). 1877 г. была образована Морская академия. Были пересмотрены программы, введены новые дисциплины, значительно увеличено время на практическую подготовку, стали традиционными ежегодные дальние учебные плавания кораблей. Одновременно для обучения рядового состава были открыты специальные школы.

Система учебных заведений на флоте имела свою специфику. В нее помимо учебных заведений, готовящих строевых флотских офицеров, входили заведения по подготовке штурманов, инженерно-технических специалистов, морских артиллеристов и кораблестроителей (корабельных инженеров). Венно-морские учебные заведения, готовящие офицеров, делились на дающие своим выпускникам первый офицерский чин и те, в которых повышали образование лица, уже имеющие офицерские чины. К первой группе относятся морские училища (Морской корпус, Морское инженерное училище), а ко второй - академия и различные офицерские классы и школы (Николаевская морская академия). Спецификой морского образования было и то, что учебные заведения, дающие первый офицерский чин, выпускали своих воспитанников с общим высшим образованием.

В результате численность личного состава флота была сокращена с 90 тыс. в 60-е годы до 27 тыс. в 1878 г., а срок службы на кораблях уменьшился. Сокращение сроков службы и наличие на паровых кораблях сложной техники привели к увеличению призыва на флот более подготовленных людей из числа фабрично-заводских рабочих, что существенно изменило его социальный состав.

Составной частью реорганизации флота стала и судебная реформа. Судебная реформа в корне изменила судоустройство. Она ввела принцип независимости судей, утвердила принцип всесословности суда, был введен суд присяжных. Впервые учреждалась настоящая адвокатура. Реорганизовалась и прокуратура. Военные суды с 1867 г. стали действовать на тех же демократических принципах, что и гражданские.

Соответственно полной обособленности управления морским ведомством, была принята система такой же полной обособленности и морского законодательства. Подготовка Свода морских постановлений была начата в 1870 г. В 1876 г. издан «Сборник материалов», с хронологическим указателем всех узаконений по морской части за время с 1700 г. Свод морских постановлений был издан в 1886 г: Он состоит из 18 книг, имеющих общую нумерацию и сгруппированных в пять частей. Часть I. Образование управлений и команд. Часть II. Заведения морского ведомства. Часть. III. Служба в морских ведомствах. Часть IV. Хозяйство морского ведомства. Часть V. Военно-морские уставы: о наказаниях, дисциплинарный и судебный. Подготовка проектов актов военного законодательства производилась в специальных органах – Военном и Адмиралтейств-Советах, которые являлись органами военного управления. Члены указанных Советов назначались непосредственно Императором из числа высших офицеров.

Заключение. Создание броненосного флота в России во второй половине XIX в. представляет собой один из важных этапов развития военно-морского флота. Несмотря на все имевшиеся трудности в течение второй половины XIX в. Россия создала современный по тому времени броненосный флот, продолжавший свое развитие в последующие годы. Организаторами всей этой масштабной работы являлись Морское министерство и Главный морской штаб.

ORGANIZATIONAL AND LEGAL FRAMING OF THE RUSSSIAN STEAM NAVY FOUNDATION

V.N. Zhilyaev

Keywords: *navy, transport, history of navy*

The second half of the XIX century was marked by actually creating the Russian Navy anew. Instead of wooden sailing boats military steam ships were constructed. Reforming the fleet demanded not only good organizational skills, but introduction of new legal issues as well, especially as far as the questions of financing the construction of vessels, manning, training crew members, implementation of new technologies and others were concerned. This article presents an attempt to look into the way it all had been done.

УДК 34

***С.Е. Мартьянова**, студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИИ

Ключевые слова: *морское законодательство, мореплавание, морской транспорт.*

В статье рассмотрены основные этапы развития морского законодательства России. Хронологические рамки исследования охватили период со времен правления Петра Великого до настоящего момента.

Морское законодательство регулирует отношения государств и частных лиц по поводу обладания и пользования морем в интересах сношений между нациями, промышленности и торговли. Сюда относятся: 1) законы, требующие от каждого плавающего по морю судна принадлежности его к определенному государству и возможности в каждый данный момент доказать свою национальность; 2) законы, охраняющие безопасность морского пути и предупреждающие морские несчастья. Они устанавливают определенную систему сигналов на кораблях и другие правила на случай встречи кораблей, а также организацию помощи при столкновениях судов и кораблекрушениях; 3) законы, обычаи и соглашения государств, регулирующие порядок пользования морскими промыслами, которые хотя и считаются общим достоянием всех наций, но часто нуждаются в регламентации, предупреждающей взаимные споры при встречах кораблей отдельных государств в одной морской промышленной области.

В России развитие морского законодательства начинается с Петра I. В 1720 г. издан «Устав о эверсах», определявший отношения судохозяина к отправителю груза. Данный Устав в ст. 6 впервые законодательно определил и флаг российским торговым кораблям: «Корабли торговыя российския, повинны иметь флаг полосатой трех колеров, белой, синей, красной»[1].

В 1724 г. появился «Морской торговый регламент и устав», который имел чисто фискальное значение.

Во второй половине XVIII века, при сближении с Францией в царствование Екатерины II, появляется Устав о купеческом судоходстве 1781 г. Это весьма точное воспроизведение изданного ровно за сто лет французского образца. Отвечавший своему времени, этот устав, представляющий ныне действующее законодательство, значительно уже отстал от движения морского законодательства на Западе за XIX столетие. Только некоторые его части подвергались позднейшему пересмотру, как морское страхование – в 1846 г., корабельная регистрация – в 1865 г.

Так, например, в Уставе торговом 1865 г. впервые в Российской империи были законодательно закреплены регистрация судов и предоставление права судовладельцу («судохозяину») поднять русский купеческий флаг на собственном его судне

«1. Право поднятия Русского купеческого флага принадлежит исключительно русским подданным…

2. Плавание под Русским флагом разрешается лишь по внесении судна в корабельный список одного из русских портов и по выдаче судохозяину надлежащего в том свидетельства, именуемого патентом на плавание под Русским флагом»[2].

---

[1] Устав морской. Глава третья. Санкт-Петербург, Императорская академия наук, 1778. С. 38.

[2] Полное собрание законов Российской Империи. Том XL, 1865, отделение I. С. 675.

В 1909 г. Министерство торговли и промышленности выработало проект уложения о Торговом мореплавании. Предпосылкой для этого послужило то, что к началу XX в. развитие морского судоходства привело к тому, что 3-мильная ширина территориального моря не могла в полной мере защитить права прибрежного государства прежде всего в торговле. В связи с этим Россия 10 декабря 1909 г. установила 12-мильную таможенную зону. Итогом развития этого института явилось включение статей о прилежащей зоне в Конвенцию о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года (ст. 24) и в Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года (ст. 33).

Принципиальное положительное отношение советского государства к созданию и применению унифицированных правовых норм для регулирования отношений в области международного торгового мореплавания определилось и проявилось уже в законодательных актах первых лет советской власти. Советская Россия стал участником двух крупных международных конвенций об унификации морского права – о столкновении судов 1910 г., о спасании 1910г.

22 сентября 1919 г. Советом Народных Комиссаров было принято «Постановление о передаче дела приписки морских судов к порту в ведение Главного управления водным транспортом». Данным постановлением предписывалось: «Передать приписку морских судов к порту из ведения Главного управления таможенного контроля в Главное управление водным транспортом (Главод), а также немедленно выработать и опубликовать правила о приписке морских судов к порту органами Главода»[1].

В дальнейшем был принят целый ряд постановлений, регулирующих регистрацию судов, предоставление права плавания под государственным флагом сначала судовладельцу, затем судну, продажу судов и их передачу по договору бербоут чартера. Существующая в то время система регистрации судов вплоть до Кодекса торгового мореплавания Союза ССР 1929 г. регулировалась отдельными нормативными актами Совета Народных Комиссаров, имела строго регламентированный, разрешительный порядок: «…сделки о продаже или залоге морских судов производятся с разрешения Совета Труда и Обороны по представлению Народного Комиссариата Путей Сообщения… под страхом недействительности сделки и привлечения к уголовной ответственности как продавца так и доверенного лица…»[2].

С 1926 г. наша страна является участницей Конвенции по охране подводных телеграфных кабелей 1884 года. Конвенция предусматривает, что военные корабли государств-участников могут останавливать торговые суда других участников Конвенции, заподозренных в повреждении кабеля.

Бурный технический прогресс в области морского транспорта, рост торгового флота и объема международных морских перевозок (прежде всего грузовых) и в итоге превращение СССР не номинально, а реально в одну из крупнейших морских держав привели и к стремительному развитию морского права, что выразилось в принятии таких крупных национальных законодательных актов, как Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г. и Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 г.

Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 года регулировал в основном гражданско-правовые отношения, вытекающие из торгового мореплавания. Наряду с этим в Кодексе имелись нормы международного, административного, земельного и уголовного права. При этом нельзя сказать, что данный документ охватывал все отношения в сфере торгового мореплавания. Часть их регулировалась другими источниками морского права, а именно различными подзаконными актами, такими как постановления правительства, инструкции и положения, издаваемые министерствами и ведомствами.

---

[1] Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства, № 41, 17 июля 1929 г., отдел первый.

[2] Постановление ЦИК СССР и СНК СССР от 8 августа 1924 года «О порядке продажи, залога и сдачи в наем морских торговых судов, плавающих под флагом СССР».

Значительное количество нормативных указаний содержалось в актах, издаваемых Министерством транспорта СССР. В соответствии с Кодексом 1968 г., иными актами законодательства и международными договорами, в которых участвует Россия, Министерство транспорта СССР в пределах своей компетенции издавало обязательные для всех министерств, ведомств, организаций и граждан правила, инструкции и положения по вопросам торгового мореплавания. Например, правила перевозки почты утверждалось Министерством морского флота СССР и министерством связи СССР.

Особое место среди источников советского морского права занимали обязательные постановления начальников морских торговых портов. Эти документы представляют собой разновидность ведомственного нормативного акта и обычно издается по вопросам безопасности движения, охраны собственности и общественного порядка, проведения противопожарных и санитарных мероприятий в порту. Например, Приказ Минморфлота СССР от 27.05.1991 № 40 «О мерах по обеспечению безопасности мореплавания».

Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 года продолжал действовать на территории РФ в силу известного принципа российского права о действии советских нормативных актов на территории РФ до принятия нового законодательства РФ в той части, в которой такие нормативные акты не противоречат текущему законодательству России.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, вступивший в силу с 1 мая 1999 г. и введенный в действие Федеральным законом № 81-ФЗ от 30 апреля 1999 г., подвел итог целой эпохе развития морского законодательства в России. В Кодексе были, прежде всего, учтены правила конвенций, участником которых является РФ. К ним, например, относятся Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа 1974 г., Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 г. с Протоколом об изменении ее 1968 г., Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., установившая современный международный правовой режим в соответствующих областях, Международная конвенция о спасании 1979 г., Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к аресту морских судов 1952 года и пр. Кроме того, в новом Кодексе были учтены требования конвенций, получивших широкое международное признание.

Кодекс торгового мореплавания регулирует разнообразные отношения, возникающие из торгового мореплавания. Данным кодексом практически заново создана система регистрации судов и прав на них, учтен и международный характер регистрации судов, который всегда являлся основным критерием при создании отечественных морских законов.

Распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2010г. № 2205-р О Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года, определяет стратегические цели ,задачи и перспективные пути развития основных видов морской деятельности в России на период до 2030 года. Основные задачи это – повышение конкурентоспособности транспортного флота, упрощение процедуры регистрации судов в российском международном реестре, строительство новых морских портов , модернизация судостроительных предприятий. Отдельная задача – обеспечение безопасности морской деятельности, охрана государственных морских границ, совершенствование системы поиска и спасания на море. Предусмотрены наращивание корабельного состава Береговой охраны ФСБ России, строительство патрульных судов Росрыболовства. Следует обеспечить военно-морское присутствие в важных для России районах морей и океанов. Необходимо продолжить комплексные исследования Мирового океана, возобновить экспедиционную деятельность в ключевых районах, Арктике и Антарктике. Ряд мер направлен на сохранение и защиту морской среды. В частности, предусмотрено строительство природоохранного флота.

Список литературы:

[1] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 23.04.2012) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, №18, ст. 2207.
[2] Постановление ЦИК СССР и СНК СССР от 8 августа 1924 года «О порядке продажи, залога и сдачи в наем морских торговых судов, плавающих под флагом СССР».
[3] Вахлялин Н. Система регистрации судов под флаг России // Морской флот. – 2008. – №5.
[4] Законодательство Петра I. М.: Юридическая литература. 1997.
[5] Полное собрание законов Российской Империи. Том XL, 1865, отделение I.
[6] Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства, № 41, 17 июля 1929 г., отдел первый.
[7] Устав морской. Глава третья. Санкт-Петербург, Императорская академия наук, 1778.

THE STAGES OF THE SEA LEGISLATION DEVELOPMENT IN RUSSIA

S.E. Martianova

Key words: sea law, sea legislation, seafaring, sea transport.

The article takes a look at the main stages of development of the sea legislation in Russia. The chronological frames of this research work enhance the period beginning from the ruling of Peter the Great up to present.

УДК 34

***И.Р. Тепеева**, студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

РАЗВИТИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В ПЕРИОД С НАЧАЛА XX ВЕКА ПО НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Ключевые слова: перевозки, железнодорожный транспорт, железные дороги.

В статье рассматриваются основные этапы развития законодательства о железнодорожном транспорте с начала XX века по настоящее время. В данном контексте анализируются документы, регулирующие порядок и правила перевозок железнодорожным транспортом, их особенности, также иные нормативные акты.

В развитии экономики Российского государства транспорт играет важную роль, поскольку обеспечивает внешнеэкономические и торговые связи, укрепляет обороноспособность страны, способствует обмену культурными и духовными ценностями. Среди других видов транспорта железнодорожный занимает ведущее место. Это объясняется его универсальностью – возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погодных условий практически во всех климатических зонах и в любое время года. Именно поэтому, несмотря на бурное развитие автомобильного, воздушного, железнодорожный транспорт остается основным средством перемещения грузов и массовой перевозки пассажиров. В этой связи вопросы правовой политики в области железнодорожного транспорта являются весьма актуальными.

Систему нормативных актов, содержащих нормы, регулирующие железнодорож-

ные транспортные отношения, называют железнодорожным законодательством. Железнодорожному законодательству присущи определенные особенности, которые складывались как под воздействием объективных условий, так и в результате субъективных представлений законодателя о целесообразности принятия тех или иных решений в области правового регулирования деятельности транспорта. Вместе с тем железнодорожное законодательство РФ, как и транспортное законодательство в целом, вобрало в себя все основные положения транспортного законодательства Союза ССР. Это касается определения договора перевозки груза и пассажиров, положений, связанных с ответственностью за неподачу транспортных средств, утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, регулирования отношений при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. При сравнении действующего железнодорожного законодательства РФ с ранее действующим законодательством Союза ССР наблюдается определенная преемственность основных положений, регулирующих отношения на железнодорожном транспорте. Это, безусловно, оказывает определенное влияние на изучение действующего железнодорожного законодательства[1].

Анализируя законодательство о железнодорожном транспорте, следует отметить следующие присущие ему особенности:

1. За период с 1920 г. до настоящего времени было принято восемь уставов железных дорог, и если в первом Уставе железных дорог 1920 г. было всего 47 статей, то Устав железных дорог 1922 г. состоял из 76 статей и более подробно регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и железной дороги, а Устав железных дорог 1927 г. содержал 128 статей и конкретизировал те положения, которые были заложены в Уставе железных дорог 1922 г. В нем более подробно регламентировался порядок предъявления претензий к железной дороге, указывалось, какие именно документы прилагаются к претензии, подробно рассматривался вопрос об исковой давности.

Уставом железных дорог 1935 г. регламентировался еще более широкий круг вопросов. В нем имелся раздел, в котором подробно регулировались вопросы планирования перевозок грузов, уточнялось, какие документы могут быть представлены в качестве основания для предъявления претензии.

Наиболее подробно взаимоотношения перевозчика и грузоотправителей (грузополучателей) регулировались Уставом железных дорог 1954 г. В отличие от предыдущих уставов, он регулировал прямые смешанные перевозки грузов с участием других видов транспорта; специальный раздел был посвящен железнодорожным подъездным путям не общего пользования (он состоял из 228 статей).

Эта тенденция сохранилась и в Уставе железных дорог 1964 г., который четко регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) с железной дорогой. Устав включал в себя целый ряд вопросов, которых не было в ранее действующих уставах (например, о порядке восполнения недогруза), в то же время объем его несколько сократился (он состоял из 179 статей), что было достигнуто за счет более четких и конкретных формулировок.

Транспортный устав железных дорог 1998 г. были включены диспозитивные нормы, дающие возможность железным дорогам и участникам железнодорожной перевозки решать вопросы по взаимной договоренности, что создало основу для развития равноправных партнерских отношений. Так, например, железные дороги и грузоотправители получили возможность заключать долгосрочные договоры об организации перевозок грузов, при отсутствии у грузополучателей возможности для промывки вагонов эту работу проводит железная дорога в соответствии с заключенным договором.

Устав железнодорожного транспорта (2003 г). Более подробно регулируются от-

[1] Новиков В.М. Транспортное право (железнодорожный транспорт). М., 2008. С. 38.

ношения, связанные с подачей заявки, четко определены основания, по которым заявка грузоотправителя не может быть удовлетворена. Впервые действие Устава распространяется на владельцев железнодорожных путей необщего пользования.

2. В железнодорожном законодательстве, в отличие от других подотраслей гражданского законодательства, действует большое количество императивных норм, правила которых не могут быть заменены каким-либо иным условием. Особенно четко это прослеживается при анализе законодательства о железнодорожном транспорте (например, ст. 11, 18, 20, 33, 120 УЖТ).

3. На железнодорожное законодательство весьма ощутимо влияет законодательство в области международного транспорта, причем это влияние носит взаимный характер: в отдельных случаях внутреннее законодательство находит отражение в законодательстве, регулирующем международное перевозки.

Железнодорожное законодательство также регулируется и другими нормативными актами, например, *Гражданский кодекс Российской Федерации*, гл. 40 которого посвящена перевозке грузов и пассажиров. В статьях 784-800 ГК РФ регулируются положения, являющиеся общими для всех видов транспорта: понятие договора перевозки грузов и пассажиров; вопросы ответственности за утрату, порчу, недостачу и повреждение груза или багажа; порядок предъявления претензий и исков и т.д.

Также *УК РФ, КоАП РФ, ТК РФ*, так как в ходе железнодорожной транспортной деятельности возможны правонарушения – совокупное понятие, охватывающее уголовные преступления, предусмотренные Главой 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», гражданско-правовые деликты и собственно административные правонарушения, предусмотренные Главой 11 КоАП. Выделяют также дисциплинарные проступки – нарушение требований и норм устава и инструкций.

Регулируются также постановлениями Верховного Совета РСФСР от 3 октября 1990 г. «О неотложных мерах по улучшению обеспеченности транспортом общего пользования РСФСР», Указами Президента Российской Федерации от 7 июля 1992 г. № 750 «О государственном обязательном страховании пассажиров»; Указ Президента Российской Федерации от 15 марта 1996 г. № 382 «О совершенствовании системы государственного управления транспортным комплексом в Российской Федерации» (с изменениями от 9 июля 1997 г.).

Основным актом в системе законодательства на железнодорожном транспорте является Устав железнодорожного транспорта РФ, который регулирует отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров, ответственностью перевозчиков и клиентуры за нарушение транспортного законодательства. Вместе с тем следует отметить, что в Уставе урегулированы не все вопросы и его дополняет целый ряд нормативных актов. Это, в частности, постановление Правительства РФ от 25 августа 1992 г. № 621 «Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта РФ», постановление Правительства РФ от 23 декабря 2002 г. № 917 «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и другие акты.

Современная правовая политика России в области железнодорожного транспорта направлена на то, чтобы законодательная база как основа государственного регулирования транспортной деятельности отражала появление транспортных предприятий различных организационно-правовых форм собственности. Обеспечивала эффективное взаимодействие предприятий транспорта, государственную защиту прав потребителей транспортных услуг, безопасность транспортного процесса и охрану окружающей среды. Законодательные и нормативные акты, регламентирующие деятельность ж/д транспорта, разрабатываются с учетом сближения их правовой базы с требованиями международного права, а также международных организаций, участником которых является Россия.

Транспортная деятельность железных дорог, в силу своей общественной опасно-

сти и высокой значимости для государства и общества, нуждается в особом контроле со стороны государства и в публично-правовом регулировании.

Список литературы:

[1] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 29.01.1996, № 5, ст. 410,
[2] Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 №195-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 07.01.2002, № 1 (ч. 1), ст. 1
[3] Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 №197-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 07.01.2002, № 1 (ч. 1), ст. 3
[4] Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 №63-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 17.06.1996, № 25, ст. 2954
[5] Федеральный закон от 25.08.1995 № 153 – ФЗ (ред. от 10.01.2003) «О федеральном железнодорожном транспорте» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
[6] Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18 – ФЗ (ред. от 19.07.2011) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»// Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф»
[7] Новиков В.М. Транспортное право (железнодорожный транспорт). М., 2008.
[8] Стрельникова И.А. Гражданско-правовые начала транспортного права России. М., 2009.

THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT LEGISLATION FROM THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY UP TO PRESENT TIMES

I.R. Tepeeva

Key words: *deliveries, railway transport, rail ways*

The article is devoted to the stages of railway transport legislation development in the period from the beginning of the XX century up to the present days. The article gives an analysis of documents and some other legislative acts regulating order and rules of railway transport deliveries and their peculiarities.

УДК 34

С.В. Хилов, *аспирант ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ ОБЯЗАННОСТИ В СССР В 70–80 ГГ.

Ключевые слова: *военно-транспортная обязанность, мобилизация, транспортные средства, вооруженные силы.*

В статье рассмотрены малоизученные вопросы правового регулирования поставки транспорта в войска, воинские и другие формирования для нужд мобилизации в СССР в 70–80-е годы. Проведен анализ нормативно-правовой базы соответствующей деятельности.

Представленная нами статья раскрывает малоизученные вопросы правового регулирования поставки транспорта в войска, воинские и другие формирования для нужд

мобилизации. Эта тема актуальна еще и тем, что во все времена существования Советского государства, рассматриваемые в статье вопросы, не доводились до всего населения страны. Так «Положение о военно-транспортной обязанности», утвержденное Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1970 г. №5118-УП[1] впервые вводится в научный оборот.

Необходимо отметить, что для рассмотрения вопроса выполнения военно-транспортной обязанности, нами выбран период 70–80 гг. прошлого столетия не случайно. Как уже подчеркивалось, именно в начале этого периода сменилась давно устаревшая законодательная база, регламентировавшая этот вопрос. Потеря актуальности предыдущих нормативных документов определялась не только изменившимися условиями ведения боевых действий, а даже тем, что за этот период уже много раз изменились наименования всех ведомств, задействованных в выполнении данной задачи. Так военное ведомство за период с 1924 по 1970 гг. поменяло свое название не менее четырех раз. Окончательное название «Министерство обороны СССР» было за ним закреплено в марте 1953 г.

Основываясь на вышесказанном, становится понятно, что к моменту подписания Указа Президиума ВС СССР «О военно-транспортной обязанности» в 1970 г.[2] военное ведомство, уже 17 лет носило наименование Министерство обороны СССР и оно просуществовало до распада Советского Союза.

Ни для кого не секрет, что вооруженные силы любой страны в отсутствие военных действий, если не ожидается вооруженных конфликтов, содержатся штатами мирного времени. Это диктуется экономическими интересами страны. В военный период предполагается перевод экономики государства на «военное время». Одной из составляющих перевода является доукомлектование вооруженных сил, других войск, воинских формирований, органов и специальных формирований людскими и транспортными ресурсами.

Военно-транспортная обязанность заключается в проведении мероприятий, связанных с учетом, заблаговременной подготовкой и предоставлением транспортных средств войскам, формированиям и органам, а так же в обеспечении работы этих транспортных средств.

В 70–80 гг. исполнение военно-транспортной обязанности в СССР было регламентировано Положением «О военно-транспортной обязанности», утвержденным Указом Президиума ВС СССР от 15.05.1970 г. №5118-УП. В соответствии с этим указом признавались утратившими силу с 1 июня 1970 г. законодательные акты СССР, ранее регламентировавшие исполнение военно-транспортной обязанности союзными органами, органами исполнительной власти союзных республик СССР, органами местного самоуправления и организациями.

В перечень этих документов входили Постановление ЦИК и СНК СССР от 11.01.1924 г. «О военно-конской и военно-повозочной повинности»[3] и Постановление ЦИК и СНК СССР от 22.02.1924 г. «О военной авто-транспортной повинности»[4].

Необходимость принятия данного законодательного акта, по нашему мнению, определялась развитием военной промышленности в СССР, оснащением новыми об-

---

[1] Указ Президиума ВС СССР от 15.05.1970. №5118-УП «О военно-транспортной обязанности»/Ресурсы интернет, библиотека нормативно-правовых актов СССР, http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_7305.htm

[2] Указ Президиума ВС СССР от 15.05.1970. №5118-УП «О военно-транспортной обязанности»/Ресурсы интернет, библиотека нормативно-правовых актов СССР, http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_7305.htm

[3] ЦИК и Совет народных комиссаров СССР Постановление от 11.01.1924г. «О военно-конской и военно-повозочной повинностях»/СУ, Мосполиграф, Москва, №22, от 02.04.1924г., Ст.219.

[4] ЦИК и Совет народных комиссаров СССР Постановление от 22.02.1924 г. «О военной авто-транспортной повинности»/ СУ, Мосполиграф, Москва, №35, от 24.04.1924 г., Ст. 331.

разцами вооружений и военной техники Советской Армии и Флота, впрочем, как и армий других государств.

Необходимость конской тяговой силы, использование лошадей при ведении военных действий, сводилось к минимуму. Хотя, справедливости ради, возможность их применения для нужд вооруженных сил рассматривается и сейчас.

Объединение двух утративших силу законодательных актов мы видим уже в самом названии вновь изданного положения – «О военно-транспортной обязанности», утвержденное Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1970 г. №5118-УП, вместо Постановления ЦИК и СНК СССР от 11.01.1924 г. «О военно-конской и военно-повозочной повинностях» и второго документа Постановления ЦИК и СНК СССР от 22.02.1924 г. «О военной авто-транспортной повинности».

Кроме этого, военно-транспортная обязанность в соответствии со ст. 2-ой данного положения предусматривалась не только во время войны и при мобилизации, но и в мирное время, «при переводе войск на положение определенных степеней боевой готовности или при иной чрезвычайной обстановке»[1].

В соответствии со ст. 3-ей «Положение о военно-транспортной обязанности», от 15 мая 1970 г. №5118-УП военно-транспортная обязанность дополнительно распространялась на владельцев средств железнодорожного, морского, речного, воздушного, трубопроводного транспорта, а также на владельцев промысловых и специальных судов, тракторов, дорожно-строительных и подъемно-транспортных машин и механизмов. Военно-транспортная обязанность распространялась также на порты, пристани, аэропорты, аэродромы, нефтебазы, перевалочные базы горючего, ремонтно-транспортные предприятия и иные организации, обеспечивающие работу средств транспорта.

Перечень владельцев средств транспорта был определен в статье 1-ой данного законодательного акта. Ими являлись: министерства, ведомства, государственные, кооперативные (в т.ч. колхозы) и общественные предприятия, организации, учреждения, а так же граждане. Хотя это понятие шло вразрез со ст. 6-ой Конституции СССР[2] 1936 г. в которой было определено, что железнодорожный, водный и воздушный транспорт, организованные государством крупные сельскохозяйственные предприятия (совхозы, машинно-тракторные станции и т.п.) являются государственной собственностью, то есть всенародным достоянием.

В соответствии с данным «Положением о военно-транспортной обязанности», от 15 мая 1970 г. №5118-УП транспортные средства привлекались временно или изымались у их владельцев и передавались в вооруженные силы СССР министерствами, ведомствами, а также предприятиями, учреждениями, организациями безвозмездно. За транспортные средства, принадлежащие колхозам и отдельным гражданам, предполагалась выплата их стоимости, в порядке, определяемом Советом Министров СССР.

В предыдущих законодательных актах, передача транспортных средств на безвозмездной основе не предусматривалась. По нашему мнению это связано с тем, что вышеперечисленные собственники являлись государственными, и перекладывание финансовых средств из одного государственного «кармана» в другой не имело смысла.

Временное привлечение или изъятие транспортных средств производилось органами Министерства Обороны СССР в размерах, предусмотренных мобилизационным планом Вооруженных Сил СССР.

Продолжая анализ нормативных документов того периода, нами отмечается, что подготовка средств транспорта к передаче в вооруженные силы СССР осуществля-

---

[1] Указ Президиума ВС СССР от 15.05.1970. №5118-УП «О военно-транспортной обязанности»/Ресурсы интернет, библиотека нормативно-правовых актов СССР, http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_7305.htm

[2] Конституция Союза ССР и Конституции Советских Социалистических Республик /Юридическое издательство НКЮ СССР, Москва, 1937 г., Стр. 7.

лась заранее, еще в мирное время их собственниками. Данная задача возлагалась на министерства, ведомства, государственные, кооперативные (в т.ч. колхозы) и общественные предприятия, организации и учреждения. Осуществлялась она в соответствии с Положением «О военно-транспортной обязанности» от 15 мая 1970г. №5118-УП. В ранее изданных документах обязанности владельцев на мирный период определены не были.

Советом Министров СССР по представлению Министерства обороны СССР в мирное время устанавливались задания всем собственникам по подготовке и передаче средств транспорта в вооруженные силы СССР. Министерство обороны СССР было обязано довести данное задание до министерств и ведомств СССР, Советов Министров союзных республик, а по подготовке и передаче автотракторной, дорожно-строительной и подъемно-транспортной техники так же до Советов Министров автономных республик и исполнительных комитетов краевых, областных, окружных, городских и районных Советов депутатов трудящихся и до государственных, кооперативных (в т.ч. колхозов) и общественных предприятий, организаций и учреждений.

Гражданам – владельцам средств транспорта такие задания вручались при объявлении мобилизации или в военное время.

Проверка технического состояния автомобильного транспорта, предназначенного для передачи в вооруженные силы СССР, проводилась органами Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел СССР с участием органов Министерства обороны СССР.

В «Положении о государственной автомобильной инспекции», утвержденном Постановлением Совета Министров СССР от 10.08.1978г. №685 данная задача была определена[1].

Закрепление функций проверки технического состояния передаваемого в вооруженные силы автомобильного транспорта за органами Государственной автомобильной инспекции в «Положении о военно-транспортной обязанности»1970 г. мы видим впервые, так как Государственная автомобильная инспекция была создана 3 июля 1936 г., на двенадцать лет позднее Постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных комиссаров СССР «О военной авто-транспортной повинности» от 22 февраля 1924 г., хотя задача проверки технического состояния всего автомобильного транспорта перед органами Государственной автомобильной инспекции стояла с момента ее создания.

Контроль за подготовкой средств транспорта к передаче в вооруженные силы СССР, в соответствии со ст. 18-ой Положения «О военно-транспортной обязанности» от 15 мая 1970 г. №5118-УП осуществлялся Министерством обороны СССР, министерствами и ведомствами СССР, Советами Министров союзных и автономных республик, исполнительными комитетами краевых, областных, окружных, городских и районных Советов депутатов трудящихся.

Расходы, связанные с осуществлением мероприятий по подготовке и передаче средств транспорта в вооруженные силы СССР, производились их владельцами.

В Постановлении ЦИК и СНК СССР «О военной авто-транспортной повинности» от 22.02.1924 г. этот вопрос обозначен лишь косвенно. «Учреждения, предприятия, не доставившие по уважительным причинам авто-транспорта своевременно,... , доставляют таковой, по устранении означенных причин…»[2].

Анализ проблем правового регулирования военно-транспортной обязанности в СССР в 70–80 гг. показывает, что законодательно были закреплены обязанности всех государственных структур, задействованных в выполнении этой задачи. Но, в тоже

---

[1] Постановление от 10.08.1978г. №685 «Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции»/ Собрание Постановлений СССР, 1978г., Москва, Мосполиграф, №20, Ст. 483.

[2] ЦИК СССР Совет народных комиссаров СССР Постановление от 22.02.1924г. «О военной авто-транспортной повинности»/ СУ, Мосполиграф, Москва, №35, от 24.04.1924г., Ст. 331.

время, по-нашему мнению, этот шаг был сделан с большим опозданием, и исполнение военно-транспортной обязанности в СССР продолжительное время было регламентировано устаревшими законодательными актами.

Список литературы:

[1] Конституция Союза ССР и Конституции Советских Социалистических Республик / Юридическое издательство НКЮ СССР, Москва, 1937 г.
[2] Постановление ЦИК и Совет народных комиссаров СССР от 11.01.1924 г. «О военно-конской и военно-повозочной повинностях»/СУ, Мосполиграф, Москва, №22, от 02.04.1924 г.
[3] Постановление ЦИК и Совет народных комиссаров СССР от 22.02.1924 г. «О военной автотранспортной повинности»/ СУ, Мосполиграф, Москва, №35, от 24.04.1924 г.
[4] Постановление от 10.08.1978 г. №685 «Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции»/ Собрание Постановлений СССР, 1978 г., Москва, Мосполиграф, №20, Ст. 483.
[5] Указ Президиума ВС СССР от 15.05.1970. №5118-УП «О военно-транспортной обязанности»/ Ресурсы интернет, библиотека нормативно-правовых актов СССР, http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_7305.htm.

THE PROBLEMS OF LAWS REGULATING THE DUTY IN MILITARY TRANSPORT SYSTEM IN THE USSR IN THE 70-S AND 80-S OF THE 20TH CENTURY

S.V. Hilov

The article is devoted to some questions of regulating deliveries of vehicles to all sorts of military forces for armament needs in the USSR in 70–80-s of the 20th century. The article analyses the legal basics of activities in this particular sphere.

УДК 34

***Л.М. Элькинбард**, к.и.н, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.
***Т.С. Гирина,** преподаватель Института пищевых технологий и дизайна, филиала ГБОУ ВПО «НГИЭИ»*
603041, г. Нижний Новгород, ул. Спутника, 24а

РИМСКОЕ ПРАВО КАК ИСТОЧНИК СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Ключевые слова: *римское право, транспортное право, перевозки.*

В статье рассматриваются взгляды римских юристов на проблемы транспортного права.

Римляне, создавшие римское право заложили в его рамках и основы современного транспортного права[1]. Однако, к сожалению, этот вклад римских юристов сегодня явно недооценивается.

[1] Под транспортным правом мы понимаем комплексную отрасль права, представляющую совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, связанные с транспортом.

В зависимости от типа используемых для перевозки транспортных средств римляне различали следующие виды транспорта: гужевой, внутренний водный и морской.

В отношении гужевого транспорта известно достаточно немного. Улицы Древнего Рима были узкими и извилистыми. По законам XII Таблиц от V в. до н.э. улицы не должны были быть уже 4,75 м, а переулки и тупики были еще уже и часто не достигали в ширину даже и 3 м.

Следствием совмещения пешего и конного движения на таких улицах закономерно был высокий уровень несчастных случаев. В связи с этим Цезарь в законе о городском благоустройстве (lex Iulia municipalis, 45 г. до н.э.) запретил всякому конному транспорту въезд в Рим после солнечного восхода и до заката[1]. Исключение было сделано только для телег, которые ввозили строительные материалы для храмов и общественных зданий и вывозили из города мусор, а также для триумфальных колесниц и повозок, ехавших в торжественных процессиях. В некоторые праздники могли ехать в повозках весталки, rex sacrorum и фламины[2].

В VI–III вв. до н.э. Италия становится ареной довольно активных торговых контактов, причем устанавливаются не только внешние, но и внутрииталийские торговые связи. Пересеченный рельеф Италии затруднял сухопутную перевозку грузов. Однако уже во II–I вв. до н.э. укреплению межобластных связей в Италии способствовало создание сети прекрасных дорог, которые стали выдающимся достижением строительного искусства. Прочные, прямые, прекрасно вымощенные, без крутых подъемов и спусков римские дороги опоясали сначала Италию, а позднее и провинцию густой сетью. Из Рима расходился пучок крупнейших дорог, проходящих по всем областям Италии и продолжающихся за ее пределами. Дороги строились главным образом для передвижения войск, но использовались и в торговых целях. На римском форуме был поставлен золоченый столбик, с которого начинался отсчет расстояний в милях главных дорог Италии. Отсюда родилась поговорка: «все дороги ведут в Рим»[3]. Однако массовая торговля готовой ремесленной продукцией велась, как правило, только в пределах соседней округи. Широкому внедрению торговли препятствовало несовершенство транспорта и путей сообщения. Грузы перевозились на двух- или четырехколесных повозках запряженных волами, или на ослах и мулах[4].

В связи с необходимостью совместить государственные и частные интересы в ходе дорожного строительства и поддержания в рабочем состоянии дорог римские юристы уделили большое внимание правовому обеспечению этой деятельности. Они определили понятия «публичная дорога»[5], «частная дорога»[6], «проселочная дорога»[1].

---

[1] В I–II вв. это запрещение было распространено на все города Италии. Император Клавдий эдиктом запретил проезжать через италийские города в повозках; Марк Аврелий подтвердил это запрещение. См.: Сергеенко М.Е. Жизнь Древнего Рима: Очерки быта. – СПб.: Журнал «Нева», Издательско-торговый дом «Летний Сад»; 2002, С.С 15, 322

[2] Rex sacrorum – специальный жрец Януса, стоявший выше всех остальных жрецов; фламины – жрецы отдельных божеств: был фламин Марса, Юпитера и т.д. – См.: Там же, С. 322

[3] История Древнего Рима: Учеб. для вузов по спец. «История»/ В.И.Кузищин, И.Л.Маяк, И.А. Гвоздева и др.; Под ред. В.И.Кузищина. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Высш. шк., 2001, С. 52, 106–107

[4] Там же, С. 247

[5] «Публичной дорогой мы называем ту, – считал Ульпиан, – земля у которой… является государственной. …Земля у публичной дороги является государственной, прямо оставленной в определенных границах ширины тем, кто имел право конфискации (в пользу государства), чтобы по ней все проезжали и ходили в обе стороны». «Мы называем публичными дорогами те, которые греки именуют царскими, из которых у нас одни дороги называются преторскими, а другие – консульскими». – Дигесты Юстиниана / Пер. с лат.; Отв.ред. Л.Л. Кофанов. Том VI. Полутом 2. – М.: Статут, 2005, D.43.VIII.2. §§ 21–22

[6] «Частными являются те, которых некоторые называют полевыми»; «у частной дороги земля является чужой, а нам принадлежит только право прохода или прогона скота». – Там же, D.43.VIII.2. §§ 21–22

Ульпиан так объяснил причины, по каким дороги могут быть частными: «Дороги могут считаться частными по двум основаниям: (это) либо те, которые находятся в полях и на которые установлен сервитут, так что они ведут на поле другого, либо те, которые ведут к полям и по которым всем позволено ходить туда и обратно и на которые имеется выезд с консульской дороги, за которой, таким образом, следует дорога, или путь, или проезд, ведущий к вилле. Следовательно, те дороги, которые следуют после консульской, приводя на виллы или в другие усадьбы, я бы также посчитал публичными»[2]. Именно на эти дороги распространялся преторский (запретительный) интердикт, запрещавший на «публичной дороге или публичном пути совершать (что-либо) или вносить (туда) нечто, из-за чего эта дорога или путь является или становится хуже»[3]. На городские дороги этот интердикт не распространялся в силу того, что «забота о них принадлежит магистратам»[4]. И «если свободный проход по публичной дороге уничтожен или дорога сужена, вмешиваются магистраты». Претор своим эдиктом предоставлял в таком случае восстановительный интердикт: «То, что на публичной дороге или на публичном пути ты имеешь, сделав (или) внеся, из-за чего эта дорога или этот путь является (или) становится хуже, восстанови это в первоначальном состоянии»[5]. При этом римские юристы полагали, что «по этому интердикту несет ответственность не тот, кто что-то сделал на публичной дороге, а тот, кто сделанным обладает». Аргумент они использовали очень простой: «…это является более полезным, поскольку в первоначальное состояние может вернуть тот, кто обладает сделанным (или) внесенным»[6].

В силу пересеченности рельефа внутренний водный и морской виды транспорта использовался в Италии очень активно. В VI – III вв. до н.э. Италия становится ареной довольно активных торговых контактов, причем устанавливаются не только внешние, но и внутрииталийские торговые связи. Пересеченный рельеф Италии затруднял сухопутную перевозку грузов, и она велась преимущественно водными путями – морем и по рекам. Римляне освоили сначала внутренний водный транспорт, чему способствовал сам факт возникновения города на судоходной реке Тибр вблизи соляных разработок. С IV в. до н.э. Рим стал втягиваться в морскую торговлю. Об этом свидетельствует основание в устье Тибра римского порта Остин. Крупнейшая морская держава того времени – Карфаген – заключила с Римом три торговых договора (в 509, 348 и 280 гг. до н.э.)[7].

Развитие водных видов транспорта также как и на суше потребовало правового обеспечения этой деятельности. Римские юристы много внимания уделяли правовому режиму различных водных пространств и берегов.. Цельс, например, полагал, «что берега, над которыми римский народ имеет власть, принадлежат римскому народу. Море, как и воздух, находятся в общем пользовании всех людей». Построенные на берегу молы «принадлежат тому, кто (их) построил. Но этого не следует допускать, если таким образом ухудшится использования берега или моря». Сцевола считал, «что по праву народов позволено осуществлять строительство на берегу, если это не препятствует общественному использованию»[8]. Было определено, что «реку от канала следует отличать по величине или по суждению окрестных жителей». Зафиксировано, что одни реки являются «неиссякающими, а другие – пересыхающими». При этом

---

[1] «Проселочными являются дороги, которые находятся в деревнях или ведут в деревни». – Там же, D.43.VIII.2. § 22.

[2] Там же, D.43.VIII.2. § 23.

[3] Там же, D.43.VIII.2. § 20.

[4] Там же, D.43.VIII.2. §§ 24–25.

[5] Там же, D.43.VIII.2. §§ 35–36.

[6] Там же, D.43.VIII.2. § 37.

[7] История Древнего Рима, С. 53.

[8] Дигесты Юстиниана / Пер. с лат.; Отв.ред. Л.Л. Кофанов. Том VI. Полутом 2. – М.: Статут, 2005, D.43.VIII, 3–4.

«неиссякающей является та река, которая течет постоянно (по-гречески вечнотекущая), а пересыхающей – текущая зимой (тоже по-гречески)»[1]. Сформулировали, что:

– «Озером является (тот водоем), который имеет постоянную воду».

– «Запрудой является (тот водоем), который содержит временную воду, там же застаивающуюся, а эта вода по большей части собирается в сезон дождей».

– «Каналом является рукотворное вместилище воды». Причем эти водоемы, как и реки, могли быть и частными, и публичными[2].

Римский юрист Кассий «определил, что публичной рекой является та, которая не пересыхает», его точку зрения поддержали Цельс и Ульпиан[3]. Павел, в 16-й книге «Комментариев к Сабину», в свою очередь отмечал, что «публичные реки – это те которые текут, и берега их являются публичными»[4].

В преторском эдикте говорилось «Дабы ты ничего не делал на публичной реке или на ее берегах и ничего не вносил в публичную реку или на ее берег, из-за чего ухудшается или ухудшиться место якорной стоянки или путь для судоходства»[5].

При этом Ульпиан фиксирует определение стоянки. «Стоянкой… обозначается то место, где корабли могут стоять в безопасности»[6].

Римские юристы дали определение берегу, под которым они понимали «то, что заключает в себе реку, придерживающуюся естественного направления своего течения[7]… в ее наиболее полноводном состоянии»[8]. Комментируя преторский эдикт о запрете применения насилия с целью воспрепятствования возведения сооружений на публичной реке или на ее берегу при условии сохранения на прежнем уровне условий для судоходства, Ульпиан подчеркивает, что «в высшей степени полезно ремонтировать и укреплять берега публичных рек», но «только такой ремонт следует терпеть, который не является препятствием для судоходства»[9].

Он же в 68-й книге «Комментариев к эдикту», подчеркивает, что «не все, что происходит на публичной реке или на берегу, претор пресекает, но (только) если происходит что-то (такое), из-за чего становится хуже якорная стоянка и судоходство». Поэтому этот эдикт он отнес только к тем публичным рекам, которые являются судоходными[10].

Преторским эдиктом запрещалось «(что-либо) осуществлять на публичной реке или на ее берегу или вносить в эту реку или на ее берег, из-за чего вода потечет иначе, чем она текла прошлым летом». Ульпиан, комментируя этот эдикт, отмечает, что им «претор позаботился о том, чтобы реки не высыхали из-за неразрешенных отводов (воды) или чтобы измененное русло не нанесло соседям какого-то вреда»[11].

Преторским эдиктом также запрещалось «применять силу с целью воспрепятствовать такому-то вести корабль (или) плот по реке и с берега загружать и разгружать его», а также обещалось предоставление интердикта, защищающего занятие «судоходством по публичному озеру, каналу, запруде»[12].

«В понятие «судоходство» мы обычно включаем также и сам корабль», – писал Ульпиан[13]. Вообще содержание кораблей относилось в Риме «к числу дел величайшей

---

[1] Дигесты Юстиниана / Пер. с лат.; Отв.ред. Л.Л. Кофанов. Том VI. Полутом 2. – М.: Статут, 2005, D.43.XII.1. § 1–2.
[2] Там же, D.43.XIV.1. §§ 3–6.
[3] Там же, D.43.XII.1. § 3.
[4] Там же, D.43.XII.3.
[5] Там же, D.43.XII.1.
[6] Там же, D.43.XII.1. § 13.
[7] Там же, D.43.XII.1. § 5.
[8] Там же, D.43.XII. 3
[9] Там же, D.43.XV.1. §§ 1–2.
[10] Там же, D.43.XII.1. § 12.
[11] Там же, D.43.XIII.1. § 1.
[12] Там же, D.43.XIV.1.
[13] Там же, D.43.XII.1. §14.

общественной важности». «Под кораблем, – писал тот же Ульпиан, «мы должны понимать и морское судно, и речное, и судно, плавающее по озеру и плот»[1]. При этом «некоторые корабли являются грузовыми, некоторые (как сами моряки говорят) эпибатигами[2].

Вследствие необходимости в перевозках водным транспортом перед римскими юристами встали вопросы статусного права (статус капитана корабля и статус команды судна). Не решив этот вопрос нельзя было защитить интересы потребителей услуг водного транспорта. «Мы считаем капитаном того, кому поручена забота обо всем корабле», – писал Ульпиан[3]. «Капитаны назначаются кораблям, которые должны быть сданы в наем для (перевозки) или товаров, или пассажиров, и для покупки снастей». Капитаны могли быть назначены для покупки или продажи товаров[4]. Более того, римские юристы полагали, что капитаном является не только тот, кого назначил на эту должность хозяин корабля, но и тот, кого назначил сам капитан. Причем хозяин корабля отвечает за это решение капитана, даже если он о нем не знает, либо знает и терпит то, что этот «капитанский выдвиженец» выполняет функции капитана. Если имеется несколько капитанов с неразделенными между ними обязанностями, то совершенное одним из них обязывает хозяина. Если обязанности разделены так, что один заключает договоры найма, а другой взимает плату, то на хозяина возлагается ответственность в пределах обязанностей каждого. «Ведь за все действия капитана должен отвечать я, который его назначил, в противном случае будут обмануты те, кто вступает в договор (с ним)»[5]. Но если капитаны назначены («как это обычно делают») таким образом, что один ничего не может делать без другого, то лицо, заключившее договор с одним, само несет последствия неправильно заключения сделки («должно это вменить себе»[6]).

Рассматривая статус судовой команды Ульпиан пишет, «что если договор заключен с кем либо из моряков, то не дается иска к хозяину корабля, хотя при наличие деликта, совершенного кем-либо из тех, кто находится на корабле для управления им, дается иск к хозяину корабля; ибо одно дело – основание договора, другое – деликта; кто назначает капитана корабля, тот разрешает заключать с ним договоры; кто использует моряков, тот не разрешает заключать с ними договоры, но должен заботиться, чтобы они не действовали виновно и с умыслом»[7].

Ульпиан полагает, что хозяином корабля является тот, «кому поступают все доходы и прибыль, будь то собственник корабля, или лицо, взявшее корабль целиком внаем либо на время, либо навсегда»[8]. При этом «имеет мало значения, кто является хозяином, мужчина или женщина, домовладыка или подвластный сын или раб». Если хозяином корабля являлся малолетний, то при назначении капитана требовалась санкция опекуна[9].

Если несколько лиц являются хозяевами корабля, то к любому из них мог быть предъявлен иск в полном объеме[10], чтобы не затруднять несколькими противника-того, кто заключил договор с одним. При этом не имело значения, какую часть каждый из хозяев имеет в корабле. И тот, кто из членов товарищества заплатит, может

[1] Дигесты Юстиниана. Т. III. – М.: «Статут», 2003, D.14.I.1. § 6.
[2] Эпибатиги – греческое слово, означает «пассажирские, предназначенные для перевозки людей»; там же D.14.I.1. § 12.
[3] Там же, D.14.I.1. § 1.
[4] Там же, D.14.I.1 § 3.
[5] Там же, D.14.I.1. § 5.
[6] Там же, D.14.I.1. § 14.
[7] Там же, D.14.I.1. § 2.
[8] Там же, D.14.I.1. § 15.
[9] Там же, D.14.I.1. § 16.
[10] Там же, D.14.I.1. § 25.

затем взыскать (положенное) с остальных путем иска, вытекающего из товарищества[1].

Уже эпоху Республики римские юристы в случае кораблекрушений или убытков, понесенных грузоперевозчиками, обращались к юридическим нормам о мореплавании, разработанных в Восточном Средиземноморье еще в период эллинизма. Этот закон действовал под названием Родосского закона *(lex Rhodia de iactu)*[2]. По словам римского юриста Павла, он предписывал, что «если в целях облегчения корабля произведено выбрасывание товаров, то возмещается путем взноса всех то, что отдано в интересах всех»[3]. Родосский закон пользовался столь большим уважением и авторитетом, что Император Антонин Пий, когда к нему обратился с прошением некий Эвдемон Никомед, сказал об этом законе: «Я владыка мира, а это закон моря. По Родосскому закону рассматриваются морские дела, поскольку какой-либо наш закон ему не противоречит». То же самое, – пишет римский юрист Волузий Мециан,- рассудил и божественный Август»[4].

Ответственность морского грузоперевозчика наступала по предъявлении ему собственниками утраченных товаров исков, вытекающих из договора найма. В свою очередь капитан мог предъявить иск, вытекающий из найма к тем пассажирам, «чьи товары остались в целости, дабы ущерб был распределен в соответствующих частях». Причем, если на корабле были пассажиры, которые не имели никакого багажа, Павел полагал, что будет «более правильно, если такие пассажиры есть, удержать и с них»[5]. Кроме того, в стоимость нанесенного стихией ущерба входят поломанные мачты и другой испорченный и выброшенный за борт такелаж[6]. Более того, если «ущерб нанесен по воле пассажиров или вследствие какого-либо страха, то это самое должно быть возмещено»[7].

Однако жизнь пассажиров («никакая оценка тел свободных людей») «не может происходить»[8].

Павел обращает внимание на то, что «все, в чьих интересах произведено выбрасывание, должны сложить (свои взносы), так как спасение вещей обязывает к этому взносу; таким образом, и собственник корабля является обязанным в соответствующей части. Следует распределить общую стоимость выброшенного сообразно с оценкой вещей». При этом он рассматривает и вопрос о том, что подлежит оценке, «следу-

---

[1] Дигесты Юстиниана. D.14.I.2–3.

[2] Сегодня этот институт называет «общая авария». См.: Барон Ю. Система римского гражданского права: В 6 кн. – СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», С. 748–749; Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002, С. 400–401 и др.

[3] Дигесты Юстиниана. D. 14.II.1, Павел во 2-й книге «Сентенций».

[4] Там же, D.14.II.9, Волузий Мециан в «(Комментарии) к Родосскому закону».

[5] Там же, D.14.II.2.- Павел в 34-й книге «Комментариев к эдикту»: «Если с корабля, терпящего бедствие, произошло выбрасывание (груза), то собственники утраченных товаров, если они наняли (корабль) для перевозки товаров, должны предъявить к капитану иски, вытекающие из найма; затем он может предъявить иск, вытекающий из найма, к прочим, чьи товары остались в целости, дабы ущерб был распределен в соответствующих частях. И Сервий сказал: к капитану должен быть предъявлен иск из найма, чтобы он удержал товары прочих пассажиров, пока они не возместят (соответствующую) часть ущерба. Если даже капитан не удержит товары, то он само собой разумеется, будет иметь иск из найма против пассажиров. Ведь что, если на корабле будут пассажиры, которые не имеют никакого багажа? Разумеется, более правильно, если такие пассажиры есть, удержать и с них. Однако же, если не весь корабль он сдал внаем, он предъявит иск, вытекающий из сдачи внаем, подобно как пассажиры, которые воспользовались за плату местами на корабле. Ведь является в высшей степени справедливым, чтобы ущерб стал общим для тех, кто благодаря потере вещей, принадлежащих другим, приобрел возможность обладать своими товарами в безопасности».

[6] Там же, D.14.II.3, Папиниан в 19-й книге «Ответов».

[7] Там же, D.14.II.2. § 1, Павел в 34-й книге «Комментариев в эдикту».

[8] Там же, D.14.II.2. § 2.

ет ли делать оценку и одежды и перстней каждого?» «Общепризнано, – пишет Павел, – «что все принадлежавшее каждому, (должно быть включено в общий счет), кроме случаев, когда что-либо было погружено в целях потребления, в том числе и съестные припасы»[1]. Доля убытков должна быть внесена сообразно с оценкой вещей, которые сохранились в целости, и вещей, которые утрачены[2].

Им обращается внимание и на то, что многие юристы (Сервий, Офилий, Лабеон), считают, что «все должны участвовать взносами» и при выкупе корабля у пиратов[3].

Рассмотрение взглядов римских юристов на проблемы транспортного права свидетельствует о том, что римский правовой опыт в области транспортного права требует к себе существенно большего внимания специалистов в области транспортного права, чем мы наблюдаем ныне. Ибо римляне совершенно четко зафиксировали многие базовые подходы к современным правовым проблемам. Именно это позволяет сегодня ставить вопрос о целесообразности использования опыта римских юристов в качестве одного из источников современного транспортного права. Ибо подход, при котором «источником транспортного права является [только – ЛЭ] совокупность нормативно-правовых актов, регулирующих транспортную деятельность»[4], представляется как минимум странным. Ведь эти нормативно-правовые акты, регулирующие транспортную деятельность, писались не с чистого листа, а естественно разрабатывались на базе имеющегося российского и мирового опыта. Быть может, пришло время начать использовать этот опыт в существенно большем объеме, чем ныне?

Список литературы:

[1] Барон Ю. Система римского гражданского права: В 6 кн. – СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс».
[2] Дигесты Юстиниана / Пер. с лат.; Отв.ред. Л.Л. Кофанов. Том VI. Полутом 2. – М.: Статут, 2005.
[3] Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002.
[4] История Древнего Рима: Учеб. для вузов по спец. «История»/ В.И. Кузищин, И.Л. Маяк, И.А. Гвоздева и др.; Под ред. В.И. Кузищина. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Высш. шк., 2001.
[5] Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие / С.Ю.Морозов. – М.: Волтерс Клувер, 2008.
[6] Сергеенко М.Е. Жизнь Древнего Рима: Очерки быта. – СПб.: Журнал «Нева», Издательско-торговый дом «Летний Сад»; 2002.

ROMAN LAW AS THE SOURCE OF MODERN TRANSPORT LAW

L.M. Elkinbard, T.S. Girina

Key words: *Roman law, transport law, shipment.*

The article analyses the views of Roman lawyers at the problems of transport law.

[1] Дигесты Юстиниана. D.14.II.2. § 2.

[2] Там же, D.14.II.2. § 4: «Доля убытков должна быть внесена сообразно с оценкой вещей, которые сохранились в целости, и вещей, которые утрачены; и не относится к делу то обстоятельство, что утраченные вещи могли бы быть проданы за более высокую цену, так как возмещается ущерб, а не (упущенная) выгода. Но в отношении тех вещей, вследствие (утраты) которых производится сложение взносов, нужно производить оценку исходя не из того, за сколько они были куплены, но из того, за сколько они могли быть проданы».

[3] Там же, D.14.II.2. § 3: «вещи же, похищенные разбойниками, теряет лицо, которому (похищенное принадлежало), и в пользу того, кто выкупил свои товары, не производится взносов».

[4] Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие / С.Ю.Морозов. – М.: Волтерс Клувер, 2008, С. 3.

Раздел II

Проблемы правового регулирования общественных отношений в сфере транспорта

Section II

The Problems of Legal Regulation of Public Relations in the Sphere of Conveyance

УДК 347

Н.А. Байкина, *студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ПРИНЦИП ГУМАНИЗМА В СОВРЕМЕННОМ УГОЛОВНОМ ПРАВЕ. ПРОБЛЕМЫ ЕГО НАПРАВЛЕННОСТИ

Ключевые слова: *принцип гуманизма, уголовное право*

В данной статье раскрывается понятие принципа гуманизма, объясняется на основании какого законодательства реализуется данный принцип, его истоки. А самое главное, рассматриваются проблемы направленности принципа гуманизма.

Подписание Советским Союзом в 1989 году Венских соглашений и принятие обязательств по приведению национального законодательства в соответствие с международными стандартами в области прав человека во многом обусловили реформу уголовного законодательства, увенчавшуюся заменой УК РСФСР 1960 г. новым Уголовным кодексом России. В кодексе впервые были закреплены принципы уголовного права. Сохраняя преемственность, он аккумулировал в себе достоинства дореволюционной и советской науки уголовного права, воспринял многие достижения современной уголовно-правовой доктрины. УК РФ включил в ст. 7 норму, регламентирующую принцип гуманизма.

Конечно, свои истоки этот принцип берет из Конституции РФ, нормы которой действуют в качестве целеопределяющих принципов, реализующих функцию ценностной ориентации . В ч.2 ст. 2 сказано: «Никто не должен подвергаться пыткам, насилию, другому жестокому или унижающему человеческое достоинство обращению или наказанию». Ст. 2 Конституции РФ возлагает на государство обязанность признавать, соблюдать и защищать права и свободы человека и гражданина. Достоинство человека – неотъемлемое свойство человека как высшей ценности, принадлежащей ему независимо от того, как он сам и окружающие люди воспринимают и оценивают его личность. Как бы ни зарекомендовал бы себя человек, какими бы качествами, в том числе отрицательными, он ни обладал, государство и его органы обязаны в полной мере обеспечивать ему условия для реализации всех прав, обеспечивающих человеческое достоинство. Обеспечивать достоинство человека – значит, прежде всего, относиться к нему ни как к объекту воздействия со стороны государства, а как к равноправному субъекту, который может защищать свои права всеми не запрещенными законом свойствами (ч. 2 ст. 45 Конституции РФ) и спорить с государством в лице любых его органов. На это обратил внимание Конституционный Суд РФ в постановлении по делу о проверки конституционности ст. 220-1 и ст. 220-2 УПК РФ (ВКС РФ, 1995, №2-3, стр. 42).

Человек не может быть умалён в своём достоинстве до того момента, как он будет признан виновным в совершении преступления, что нашло отражение в ряде положений УК, УПК и УИК РФ. Уголовный закон устанавливает, что даже наказание, применяемое к лицам, осужденным за совершение преступления, не должно иметь целью причинение физических страданий или унижение человеческого достоинства. Из положения о праве всех лиц, осужденных за преступление, на гуманное обращение и уважение человеческого достоинства, закрепленного в российском и международном законодательстве (ч. 1 ст. 10 международного пакта о гражданских и политических правах) исходит и Уголовно – исполнительный кодекс РФ, предусматривая при опре-

делении задач исполнения наказания и определения средств исправления осужденных, охрану их прав, свобод и законных интересов.

Таким образом, реализация принципа гуманизма должно осуществляться с учетом Конституции РФ, общепризнанных принципов и норм международного права, закрепленных в международных договорах, пактах, конвенциях и других документах. При этом нельзя не учитывать положение Конституции РФ о том, что права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства. Следовательно, принцип гуманизма должен иметь определенные «рамки», ограничения.

В этой связи, раскрывая понятие «гуманизм», его надо рассматривать с позиции: превентивных мер; гуманизма на стадии предварительного следствия и судебного разбирательства; гуманного отношения к осуждённому; гуманизма к лицу, отбывшее наказание.

Важно понимать, что понятие гуманизма включает в себя и эмоциональный элемент. Гуманное отношение к человеку – всегда уважение к личности человека, которое, когда он оказывается в трудных жизненных условиях, сопровождается сочувствием и состраданием к нему.

Таким образом, в самом общем понимании термин «Гуманизм» означает распространение и утверждение в определённой сфере общественной жизни идей, взглядов и убеждений, проникнутых человечностью и человеколюбием.

Разделяют гуманизм в широком смысле и в узком.

Так *гуманизм в широком смысле* связан с обеспечением гуманистических устоев общества и государства, защитой прав и свобод человека и гражданина, а *в узком смысле*, с гуманным отношением к потерпевшему от преступления лицу и преступнику[1].

Очевидно, что гуманная уголовная политика должна иметь своим содержанием и результатом создание надлежащего механизма защиты потерпевшего, и преступника, и общества в целом – механизма, который был бы основан на принципе обеспечения максимальной возможной защищённости объектов правой охраны при минимально допустимом ограничении прав и свобод правонарушителя.

Если перейти от теории к практике, то выявляется ряд проблем. Одной из которой является: по отношению к кому необходимо реализовывать данный принцип? Преступнику или потерпевшему, и в каком соотношении? Мнения специалистов – правоведов существенно разделяются.

Так, в журнале «Аспирант и соискатель», № 2, 2005 автор статьи *Погорелец М.Ю.,* аспирант Курганского государственного университета в своей статье «Принцип гуманизма в современном уголовном праве и его реализация» главной проблемой гуманизации выделяет – проблему гуманизации пенитенциарных заведений, хотя при этом упоминает о положительных сторонах (внесения изменения в Закон РФ от 21.07.1993 №5473 «Об учреждениях и органах, исполняющих уголовные наказания в виде лишения свободы» в части передачи полномочий от МВД РФ Министерству юстиции, центральному и территориальным органам уголовно – исполнительной системы, к компетенции которых отнесён непосредственный контроль за деятельностью учреждений, исполняющий наказание, и следственных изоляторов (ФЗ от 21.07.1998 г. №117)). По мнению автора, это очередной шаг к гуманизации уголовно – исполнительной системы, когда функции контролирующего органа возложены непосредственно на органы, влияющие на систему наказания.

При этом, указанный автор затрагивает вопрос о положении человека в обществе

[1] Мальцев В.В. Принцип гуманизма в уголовном законодательстве // Российская юстиция. – 2002. – №7. – С.38

после отбывания наказания. Он утверждает, что человек, отбывший даже год в местах лишения свободы и вышедший на свободу не знает, что делать, в связи с быстро меняющейся социальной обстановкой в обществе. Возникает проблема трудоустройства, обучения новым профессиям, формирования нового мировоззрения. Таким людям приходится очень нелегко. И тут возникает вопрос о положении человека в обществе.

Ст. 13 ФЗ от 19.04.1991 г. «О занятости населения» относит лиц, освобождённых из мест лишения свободы, к числу пользующихся повышенной социально – правовой защитой, и такие лица по закону в период вынужденной безработицы, вправе получать пособие, которое не может быть меньше установленного размера минимальной оплаты труда. Но Погорелец М.Ю. утверждает, что в нашей стране не развит институт социальной помощи таким людям, с чем трудно не согласиться.

Как видно, Погорелец выступает за дальнейшую гуманизацию по отношению к заключённым, за развитие социального контроля над ними и помощи им.

Конечно, это одна из сторон принципа реализации гуманизма, которая заключается в обеспечении гуманного отношения к самим преступникам. Уголовный закон должен обеспечивать им защиту прав и интересов, предусмотренных Конституцией, УК РФ, а также иными отраслями права.

Но большинство из научного мира склоняется к позиции, что гуманизация уголовного закона, в данный момент, носит отрицательный характер, т.к. фактически реализуется лишь одна сторона принципа гуманизма. Так, А.И. Бойко пишет: «Основной канал реализации современных гуманистических настроений проявляется в уголовном праве, безусловно, по отношению к преступнику… Дальнейшая гуманизация уголовного права осуществляется в постепенном облагораживании видов и объема, употребляемых в борьбе с преступностью средств».

В поддержку этой точки зрения в журнале «Уголовное право» №6 за 2011 г., *Наталья Крылова,* профессор юридического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова, доктор юридических наук, в своей статье «К вопросу о гармонизации и гуманизации уголовного закона» говорит, что многие изменения, внесённые в УК РФ в 2011 году ведут за собой существенное не оправданное ослабление уголовно – правовой защиты прав потерпевших. На парламентских слушаниях (17 октября 2011 года) данный законопроект повергся серьёзной критике представителями не только вузовской науки, но и судейского корпуса и адвокатуры, членов Общественной палаты РФ и других участников обсуждения.

К таким изменениям относятся: изменения в ст. 15 «Категории преступлений» где добавился п.6, согласно которому суд получил возможность «с учётом фактических обстоятельств преступления и степени его общественной опасности» при «наличии смягчающих наказание обстоятельств и при отсутствии отягчающих наказание обстоятельств» изменять категорию преступления на менее тяжкую, но не более чем на одну категорию преступления- в зависимости от фактически назначенного судом наказания.

Автор статьи называет ряд проблем возникающих с принятием этого положения. Одной из главных является тот парадокс, что, как показывает судебная практика, зачастую суды не усматривают в совершенном преступлении наличия отягчающих обстоятельств, а усматривают только смягчающие, и именно, по тяжким и особо тяжким преступлениям, т.к. именно для этих преступлений законодатель, следуя принципу дифференциации уголовной ответственности, устанавливает определённые отягчающие обстоятельства (применение оружия, насилия, групповое совершение). Будучи указанными в статьях Особенной части в качестве признаков квалифицированных составов, эти признаки не могут быть повторно учтены в качестве отягчающих наказание. Поэтому суды не усматривают ни одного отягчающего обстоятельства по делам о тяжких и особо тяжких преступлениях, а вот смягчающие, перечень которых в ст. 61 является открытым и поэтому складывается положительная характеристика

подсудимого, что вряд ли соответствует принципам справедливости и гуманизма. При таком подходе к уголовной политике вряд ли можно говорить о достижении целей наказания: восстановление социальной справедливости и предупреждение совершения новых преступлений.

По мнению, Крыловой проблема и в том, что изменение границы наказания для преступлений небольшой и средней тяжести повлекло существенную депенализацию ряда преступлений. Это приводит к установлению условий, при которых принудительные меры, связанные с совершением преступления, не реализуются. В категорию преступлений небольшой тяжести теперь входят такие преступления: убийство, совершённое в состоянии аффекта, убийство, совершённое при превышении мер, необходимых для задержания лица, совершивших преступление, причинение смерти по неосторожности вследствие ненадлежащего исполнения лицом своих профессиональных обязанностей, получение взятки и т.д. Таким образом, по мнению Вериной Г.В., другого ученого – правоведа, процесс сокращения преступлений средней тяжести идет искусственным путем, за счет расширения круга преступлений небольшой тяжести[1].

Нельзя не согласиться с утверждением, Н.Крыловой и других правоведов о том, что отнесение преступления, предусмотренного ч.1 ст.135 УК РФ, к посягательствам небольшой тяжести не согласуется с общей тенденцией усиления уголовной ответственности за преступления против половой свободы и половой неприкосновенности, когда жертвой преступников становятся малолетние и другие категории несовершеннолетних.

Представляется необоснованное и отнесение основного состава получения взятки и дачи взятки к преступлениям небольшой тяжести (ч.1 ст. 290, 291 УК РФ). Борьба со взяточничеством стала общенациональной проблемой. Обличенная борьба со взяточничеством в незначительном размере (до 25 тыс. рублей) вряд ли будет способствовать снижению уровня коррупции в стране и восстановлению той же социальной справедливости.

И такое мнение не единственное.

В журнале «Однако» в своей статье «Особо тяжкая реформа» *Костина О.* (член совета Общественной палаты РФ, председатель правления правозащитного движения «Сопротивление») критикует нынешнюю политику по отношению к уголовному праву, а именно, его гуманизацию. В ней она указывает на смягчение санкций и более широкое применение альтернативных видов наказания, особенно по тем статьям, которые называются экономическими. Это создает впечатление, по мнению той же Вериной Г.В., что все преобразования отражают интересы участников рыночной экономики, в которой приоритетные позиции занимают финансовые возможности. Так же автор статьи отмечает, что основная цель этой реформы – сокращение общей численности осуждённых. Можно ли говорить при такой реформе о достижении цели предупреждения совершения новых преступлений. Такую мысль я встретила не в одной статье.

Новость о сокращении численности «тюремного населения» и разгрузке учреждений уголовно – исполнительной системы вызвало большой общественный резонанс. Так, в процессе подготовки проекта, ставшего сегодня Законом от 7 марта 2011 года, министр юстиции А. Коновалов указывал, что предусматриваемые им меры позволят «как минимум, на одну треть разгрузить колонии» (на 25–30%). Так как тюрьмы в РФ переполнены и, что условия в них не самые комфортные. По мнению автора, сокращение численности «тюремного населения» возможно лишь при оптимизации криминальной обстановки и сокращении объёмов фактической преступности и никак иначе.

---

[1] Верина Г.В. Новые концептуальные подходы к вопросам преступления и наказания в российской уголовно – правовой политике // Журнал российского права 2012. – №5. – С. 55–59.

Костина О. рассуждает по поводу УДО, на счет которого говорит, что сейчас стоит задача облегчить УДО. Во всем мире разговор о УДО начинается с вопроса о том, компенсировал ли заключённый им ущерб. Сделал ли он такую попытку или хотя бы стремится загладить свою вину[1].

У нас это правило не действует. Правосудие в нашей стране осуществляется по формуле «государство – преступник», не учитывая того что оно должно, в первую очередь, защищать потерпевшего, будь то гражданин, общество или государство.

В своей статье Костина О. рассказывает о совместной программе ФСИН и телеканала «РЕН ТВ» под названием «Приговор», в которой 12 присяжных пересматривают уголовные дела, по которым отбывают наказания осужденные. Ведущий программы беседует в колонии с осуждёнными, у которых есть право прошения УДО. Потом в студии присяжные пытаются понять, раскаялся ли осуждённый и представляет ли он опасность для общества и достоин ли он УДО. Решение присяжных направляется в суд в порядке поддержки просьбы о выходе на УДО. Так как большинство приговоров-оправдательные, автор статьи считает, что это девальвация, уменьшение роли суда присяжных. Работа присяжных- часто тяжёлый многодневный труд. И это никак не делается за 45 минут.

Подводя вывод своим суждениям Костина О., по моему, делает правильный вывод, о том, что единственная задача проводимой в настоящее время политики в области уголовного права – это массовый выход на свободу под видом гуманизации правосудия уголовников по средним и тяжким статьям.

Таким образом, остро возникает проблема: как улучшая правовое положение заключённых, не ухудшить положение пострадавшего от преступления, не ослабить его уголовно – правовую защиту, как найти ту золотую середину?

Так в журнале «Государство и право» за 2012 год, №8 в своей статье под названием «Изменения российского уголовного закона и их уголовно-политическая оценка» *Бабаев Михаил Матвеевич* (профессор, доктор юридических наук, заслуженный деятель науки РФ) *и Пудовочкин Юрий Евгеньевич* (профессор, доктор юридических наук) говорят о том, что гуманизация уголовной политики должна предполагать последовательную криминализацию деяний, причиняющий существенный вред человеку и ценностям общества, и максимально возможное сокращение репрессивности закона и правоприменительной практики в отношение преступлений, приносящих меньший вред.

При этом они убеждены, что гуманизация не несёт в себе заведомо ни знака плюс, ни знака минуса. «Плохими» их делают искажения, извращения, грубые, неоправданные просчёты при реализации в законе гуманистических идей, отсутствие должного внимания государства к существующим криминальным угрозам, попустительство преступлениям, безразличие и к преступникам, и к их жертвам.

В завершение хотелось сказать, что в течение того времени, когда менялось уголовное законодательство, в нашем обществе стоял остро вопрос: в отношении кого, в первую очередь, должен работать принцип гуманизма как выражение человечности, уважения к гражданам, к их собственному достоинству.

На мой взгляд, весьма точно суть ответа на этот вопрос озвучивает Э.Ф. Побегайло: «Важнейшее требование гуманизма в сфере борьбы с преступностью – оградить человека как высшую социальную ценность от преступных посягательств. Гуманизм должен проявляться, прежде всего, по отношению к обществу в целом. Человечность, гуманизм есть терпимость к человеческим слабостям и нетерпимость к тяжким, бесчеловечным преступлениям. Поэтому по отношению к опасным преступникам, совершающим тяжкие криминальные деяния, необходимо применение строгих, суровых мер наказания».

[1] Костина О. Особо тяжкая реформа // Однако 2011. – № 6. – С. 9–11.

И такое положение полностью отвечает требованиям ст. 29 Всеобщей декларации прав человека, согласно которой каждый член общества подвергается ограничениям, установленным законом в целях обеспечения должного признания и уважения прав и свобод других и удовлетворения справедливых требований морали, общественного порядка и общего благосостояния в демократическом обществе.

Но не стоит забывать и о гуманизме неравенства прав и обязанностей субъектов общественных правоотношений. То есть, неравенство становится гуманным и справедливым тогда, когда требуется помощь лицам, испытывающим трудности в связи с исключительными особенностями их личности или тяжелыми жизненными условиями. Тогда гуманизм выражается в предоставлении человеку дополнительных прав или освобождение от обязанностей или правовых ограничений. Так уголовное право устанавливает запрет на применение пожизненного лишения свободы и смертной казни к женщинам, лицам, совершившим преступления в возрасте до 18 лет, и мужчинам, достигшим к моменту вынесения судом приговора 65-летнего возраста (ч.2 ст.57, ч.2 ст. 59 УК РФ).

Список литературы:

[1] Бабаев М.М., Пудовочкин Ю.Е. Изменения российского уголовного закона и их уголовно-политическая оценка // Государство и право 2012. – №8. – С.35-45.
[2] Верина Г.В., Новые концептуальные подходы к вопросам преступления и наказания в российской уголовно-правовой политике // Журнал российского права 2012. – №5. – С. 55–59.
[3] Костина О. Особо тяжкая реформа // Однако 2011. – № 6. – С. 9–11.
[4] Крылова Н. К вопросу гармонизации и гуманизации уголовного закона // Уголовное право 2011. – № 6. – С. 26–34.
[5] Мальцев В.В. Принцип гуманизма в уголовном законодательстве // Российская юстиция. – 2002. – №7. – С. 38.
[6] Погорелец М. Ю. Принцип гуманизма в современном уголовном праве и его реализация // Аспирант и соискатель 2005. – № 2. – С. 79–82.
[7] Сорокин В.П., Принцип равенства граждан перед законом сквозь призму принципа гуманизма в уголовном праве // Юридический мир 2012. – №4. – С.
[8] Филимонов Д.Ф., Гуманизм как принцип права // Государство и право 2013. – №1. – С. 102–108.

THE PRINCIPLE OF HUMANITY IN MODERN CRIMINAL LAW AND THE PROBLEMS OF ITS APPLICATION

N.A. Bayikina

Keywords: *principle of humanity, criminal law*

The article takes a look at the principle of humanity and explains the grounds of its concept and sources from the point of view of legislation. As the main issue the article takes the problem of application of the principle of humanity.

УДК 34

Е.В. Веселков, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

О ПРАКТИКЕ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СФЕРЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: *Конституционный Суд Российской Федерации, транспортное законодательство, транспорт, транспортное право*

В данной статье рассмотрены решения Конституционного Суда РФ, которые внесли изменения в транспортное законодательство Российской Федерации. Автор приходит к выводу о том, что решения Конституционного Суда являются новым источником в системе российского права и транспортного права, в частности.

В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства в РФ осуществляется несколько своеобразно. ГК РФ в гл.40 определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения учитываются действующим транспортным законодательством. Так, они нашли свое отражение в Воздушном кодексе РФ, Уставе железнодорожного транспорта РФ, Кодексе торгового мореплавания РФ, (далее ВК, УЖТ, КТМ) Кодексе внутреннего водного транспорта РФ, Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Конституционное правосудие является частью российской судебной системы и осуществляется Конституционном Судом Российской Федерации (далее КС РФ).[1] КС РФ стал одним из важнейших элементов судебной системы. Поздравляя КС РФ с юбилеем, Президент России назвал его символом демократического развития и мощной прививкой от тоталитарных привычек.[2] Решения КС РФ повсеместно стали входить в правоприменительную практику, поэтому еще острее встал вопрос об их юридической силе и сфере действия. Как отмечают некоторые авторы, судебная практика как источник права уже сформировалась, и дело только за формальным признанием.[3] Эти положения относятся и к решениям КС РФ принятым в области транспортного законодательства. В континентальной системе права судебные прецеденты в основном не рассматриваются в качестве источников права, однако с учетом функций, которые возложены на КС РФ, а также юридической силы, которая придана его решениям в отечественном законодательстве, на практике приходится сталкиваться с проблемой применения решений КС РФ в качестве источников права.[4] О правотворческой функции КС РФ говорится и в одном из его решений,[5] в котором четко обозначено, что если неконституционные нормативные акты утрачивают силу, то они имеют такую же сферу действия во времени, пространстве и по кругу лиц, как решения нормотворческого органа и, следовательно, такое же как соответствующие нормативные

[1] См. ст. 1 ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации» от 21.07.1994 г. №1-ФКЗ.

[2] Российская газета 28 октября 2011 г. №243(5619).

[3] Фоков А.П. «Конституционный Суд Российской Федерации как высший судебный орган конституционного контроля»//Российский судья №12 2011 г. С. 2–4.

[4] См. ст. 6 ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации» от 21.07.1994 г. №1-ФКЗ.

[5] См. Постановление КС РФ от 16 июня 1998 года №19-П.

акты общее значение, а это не присуще правоприменительным по своей природе актам судов общей юрисдикции и арбитражных судов.

С момента своего образования в 1991 году в КС РФ по вопросам транспортного законодательства поступила 31 жалоба, 6 запросов и 1 ходатайство. Жалоба, как правило, подается физическим лицом или организацией на нормы, ущемляющие их права и свободы, запросы направляются в КС РФ законодательными и представительными органами власти РФ и субъектов, в котором они оспаривают конституционность тех или иных положений, ходатайство подается для официального разъяснения ранее принятого постановления или определения КС РФ. Как следует из ст. 71 ФКЗ «О КС РФ», все акты КС РФ подразделяются на три вида: постановление, заключение и определение. Постановлением считается итоговое решение КС РФ по существу любого из вопросов, перечисленных в пунктах 1, 2, 3 и 4 части 1 статьи 3 ФКЗ «О КС РФ». Заключением именуется итоговое решение КС РФ по существу запроса о соблюдении установленного порядка выдвижения обвинения Президента РФ в государственной измене или совершении иного тяжкого преступления, а так же по вопросам отрешения от должности высшего должностного лица субъекта РФ. Определениями называют все иные акты КС РФ принимаемые в ходе осуществления конституционного судопроизводства. Различия между определением и постановлением в следующем: наличие определения, вынесенного по процессуальному вопросу, не исключает возможности повторного разрешения этого же вопроса, в отличие от решения, которое согласно ч. 1 ст. 79 ФКЗ «О КС РФ» окончательно и обжалованию не подлежит.

За время своей работы КС РФ принял значительное число решений по вопросам транспортной деятельности, их общее количество по данным на 1 апреля 2013 года составляет 38 решений (5% от всех принятых решений КС РФ), из которых – 7 постановлений и 31 определение. Структура рассмотренных КС РФ дел по транспортным вопросам такова: подавляющее большинство решений КС РФ касаются автомобильного транспорта – 30 решений (такие вопросы как безопасность дорожного движения, деятельность дорожных фондов, порядок проведения государственного технического осмотра транспортных средств, правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, правила задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, а также запрещение эксплуатации и др.). Далее идет водный и железнодорожный транспорт – по 3 решения соответственно (вопросы касающиеся портовых сборов на морском транспорте, порядка осуществления лоцманской проводки морскими лоцманами в определенных районах, порядка рассмотрения перевозчиком претензий на ЖД транспорте, дисциплина труда работников железнодорожного транспорта общего пользования и др.). Наконец, последним идет воздушный транспорт – 2 решения (это нормы бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы на воздушном транспорте, услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов, статус авиационного персонала и право на забастовки и др.).[1] КС РФ в большинстве своих постановлений признал транспортные нормы, не противоречащими Конституции РФ. Что касается определений, то большинство из них, так называемые отказные определения, т.е. которые не отвечают критериям допустимости обращений или неподведомственно суду, также есть одно определения по жалобе или иному обращению, так КС РФ признал жалобу не подлежащей дальнейшему рассмотрению, поскольку для разрешения поставленного в ней вопроса, не требуется вынесение итогового решения в виде постановления в связи с тем, что по этому вопросу КС РФ вынесены постановления, сохраняющие свою силу.[2]

В сфере водного транспорта КС РФ признал положение пункта 2 статьи 87 КТМ РФ и Постановление Правительства РФ от 17 июля 2001 года №538 «О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов» не соответствую-

[1] Информация использована из информационно-правовой базы Консультант Плюс.

[2] См. Определение КС РФ от 6 июля 2001 года №131-О по жалобе «Сберегательного Банка РФ и ОАО Красноярскэнерго на нарушение прав и свобод положением статьи 124 УЖТ РФ».

щими Конституции РФ, в связи с чем законодатель обязан внести изменения в действующее законодательство.[1] В случае если решением КС нормативный акт признан не соответствующим КС полностью или частично либо из решения КС вытекает необходимость устранения пробела в правовом регулировании,[2] то Правительство РФ не позднее трех месяцев после опубликования решения КС вносит в Государственную Думу проект нового федерального конституционного закона, федерального закона или ряд взаимосвязанных проектов законов либо законопроект о внесении изменений и (или) дополнений в закон, признанный неконституционным в отдельной его части. Законопроекты рассматриваются Государственной Думой во внеочередном порядке.[3] Такие изменения законодатель внес и был принят ФЗ от 3 июня 2011г. №113-ФЗ «О внесении изменений в статью 87 КТМ РФ», который изложил статью в новой редакции. Кроме того Правительством РФ было отменено Постановление Правительства РФ от 17 июля 2001 года №538 «О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов» (далее Постановление №538). Поводом к рассмотрению дела явилась жалоба международной общественной организации «Ассоциация морских лоцманов России» и автономной некоммерческой организации «Общество морских лоцманов Санкт-Петербурга». Основанием к рассмотрению дела явилась обнаружившаяся неопределенность в вопросе о том, соответствуют ли Конституции РФ оспариваемые в жалобе положения пункта 2 статьи 87 КТМ РФ и Постановление №538 нормативным положениям. В октябре 2001 года МОО «Ассоциация морских лоцманов России» и автономная некоммерческая организация «Общество морских лоцманов Санкт-Петербурга» обратились в Верховный Суд РФ с заявлением о признании незаконным Постановление №538, поскольку полагали, что данным Постановлением, устанавливающим перечень морских портов, в которых допускается деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, неправомерно ограничивается сфера деятельности этих организаций в пользу государственных лоцманских служб. Решением Верховного Суда РФ, оставленным без изменения Кассационной коллегией Верховного Суда РФ, в удовлетворении заявленного требования было отказано на том основании, что Постановление Правительства РФ издано в соответствии с пунктом 2 статьи 87 КТМ РФ, не противоречит действующему законодательству, а ограничения деятельности негосударственных лоцманских служб обоснованы интересами обороны страны и безопасности государства, в связи с чем эти организации обратились в КС РФ. КС РФ в ходе проведения конституционного производства по делу, установил что, согласно абзацу третьему пункта 2 статьи 87 КТМ РФ перечень портов, в которых допускается деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, устанавливается Правительством РФ. Это означает, что в портах, не поименованных в перечне, деятельность негосударственных организаций допускаться не должна. Данная норма, следовательно, также является неопределенной и необоснованной с точки зрения делегирования Правительству РФ полномочий по ограничению лоцманской деятельности в отдельных портах: в ней, как и в иных нормах КТМ РФ, законодатель не указывает цели и основания необходимости установления перечня морских портов, в которых допускается (или не допускается) деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов. Не приводятся основания включения в перечень тех или иных морских портов, в которых деятельность негосударственных лоцманских организаций разрешена, и в Постановлении №538. В связи с этим, названные положения не отвечают вытекающим из Конституции РФ требованиям определенности и недвусмысленности правовой нормы, что противоречит статьям 19, 34 (часть 1) и 55 (часть 3) Конституции РФ.

[1] См. Постановление КС РФ от 6 апреля 2004 года №7-П.

[2] Статья 80 ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации» от 21.07.1994 г. №1-ФКЗ.

[3] Шаймарданов К.Д. «Исполнение решений Конституционного Суда Российской Федерации» // Российской правосудие №10 2011 г. С. 59–68.

Таким образом, проведенное исследование практики КС РФ применительно к транспортному законодательству еще раз подтвердило, что решения КС являются новым источником в системе российского права.

Список литературы:

[1] Фоков А.П. Конституционный Суд Российской Федерации как высший судебный орган конституционного контроля//Российский судья №12 2011 г. С. 2–4.
[2] Шаймарданов К.Д. Исполнение решений Конституционного Суда Российской Федерации//Российской правосудие №10 2011г. С. 59–68.

THE RUSSIAN FEDERATION CONSTITUTIONAL COURT PRACTICE IN THE SPHERE OF TRANSPORT LEGISLATION

E.V. Veselov

Keywords: *Russian Constitutional Court transport legislation, transport, transport law*

The article highlights the Russian Constitutional Court decisions which brought changes into transport legislation of the Russian Federation. The author draws a conclusion that Constitutional Court decisions present a new source in the system of Russian Law in general and transport law in particular.

УДК 34

***А.С. Галанов**, к.ю.н, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

КОНСТИТУЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ ГРАЖДАН НА БЛАГОПРИЯТНУЮ ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ключевые слова: *окружающая среда, экологическая безопасность, права граждан.*

В статье рассмотрены вопросы конституционных основ обеспечения прав граждан на благоприятную окружающую среду и обеспечение экологической безопасности.

В настоящее время в условиях правовой реформы, проводимой в Российской Федерации, должен быть обеспечен научный подход к совершенствованию экологического законодательства, регулирующего охрану важнейшего базиса жизни и деятельности людей – окружающей природной среды. Процесс законотворчества в этой сфере является в значительной степени стихийным. Решения о разработке того или иного акта принимаются Федеральным собранием (другими органами представительной власти), Президентом или Правительством Российской Федерации волевым порядком, без всестороннего учета экологической ситуации в России, потребностей субъектов экологических отношений и научных представлений о системе экологического законодательства. Доступность законодательства может определяться не только быстротой поиска того или иного нормативно-правового акта. Необходимым условием является доступность к его пониманию[1].

Поскольку в сложившейся ситуации процесс разработки и принятия новых зако-

[1] См.: Коренев А.П. Кодификация советского законодательства. – М., 1970. – С. 119.

нодательных актов не всегда носит упорядоченный характер, нужна федеральная программа обеспечения экологической безопасности. Она должна содержать научно обоснованные, оптимальные положения об основах природопользования и охраны окружающей среды, предусматривать сроки разработки и принятия как законов, так и важнейших подзаконных актов. При этом следует исходить из того, что общественные отношения в сфере обеспечения экологической безопасности должны регулироваться преимущественно актами высшей юридической силы, т.е. федеральными законами. В соответствии с п. «д» ст. 72 Конституции Российской Федерации[1] природопользование, охрана окружающей природной среды и обеспечение экологической безопасности отнесены к совместному ведению Российской Федерации и ее субъектов. Федеральные органы государственной власти определяют стратегию в сфере обеспечения экологической безопасности посредством принятия федеральных законов, а субъекты Российской Федерации принимают законы и подзаконные акты на основе федерального законодательства с учетом особенностей своего региона. При этом федеральные законы перед их принятием в обязательном порядке должны проходить предварительную экспертизу независимой комиссией из специалистов в этой сфере[2], которые должны руководствоваться только фактами, научными методами их обоснования в рамках норм конституции.

Нормативное регулирование в сфере обеспечения экологической безопасности необходимо рассматривать через призму нормативно-правовых актов, регулирующих весь спектр экологических правоотношений. Они должны быть выражены в виде закона, указа, постановления, приказа или в иной установленной форме.

Приступая к анализу законодательства, связанного с обеспечением экологической безопасности, следует сразу определиться в отношении самого понятия «законодательство». Такая оговорка связана с неоднозначной трактовкой юристами этого термина. Так, С.В. Поленина законодательство рассматривает как «совокупность связанных иерархией и соподчиненностью, законов и иных нормативных актов взаимодействующих между собой как в целом, так и в своих структурных частях и регламентирующих общественные отношения применительно к отраслям права, функциям и сферам государственного управления»[3]. Иные авторы к законодательству относят только акты высших органов государственной и исполнительной власти[4]. Существует и другой подход к определению понятия законодательства, включающего в себя только акты государственных органов[5].

Нам представляется, что более аргументированной является позиция, изложенная С.В. Полениной. Поэтому, рассматривая вопросы законодательства, регулирующего отношения в сфере экологической безопасности, мы будем иметь в виду всю систему нормативно-правовых актов различной юридической силы, так или иначе оказывающих воздействие на участников экологических отношений.

Следует отметить, что систематизация экологического законодательства на современном этапе развития российского общества крайне необходима. В этой связи нужно несколько слов сказать о понятии «система». Система в научном понимании означает организованное множество взаимосвязанных между собой элементов, выполняющих определенную функцию. Законодательство, являясь внешней формой права, также состоит из элементов, выступающих в форме нормативных актов[6]. Ана-

---

[1] См.: Конституция Российской Федерации. – М.: Известия, 1995.

[2] См.: Федеральный закон от 23 ноября 1995 года № 170 «Об экологической экспертизе» // Собрание законодательства. – 1998. – № 16. – Ст. 1800.

[3] См.: Поленина С.В. Теоретические проблемы системы советского законодательства. – М., 1979. – С. 27.

[4] См.: Система советского законодательства / Под ред. И.С. Самощенко. - М., 1980. – С. 8–9.

[5] См.: Лившиц Р.З. Теория права. – М., 1994. – С. 111.

[6] См. например: Шебанов А.Ф. Система законодательства как научная основа кодификации // Сов. государство и право. – 1971. – № 12. – С. 32.

лизируя вышеизложенное суждение следует дать определение законодательства в сфере обеспечения экологической безопасности.

Под системой законодательства в сфере обеспечения экологической безопасности следует понимать совокупность связанных иерархией и соподчиненностью федеральных законов, нормативных указов Президента России, законов субъектов Федерации, актов федеральных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления и иных нормативных актов взаимодействующих между собой как в целом, так и в своих структурных частях, и регламентирующих общественные отношения в сфере экологической безопасности.

В научной литературе изучение вопросов систематизации законодательства обычно связывают с характеристикой нормативно-правовых актов, регулирующих ту или иную сферу управленческой деятельности[1]. Для исследования системы экологического законодательства целесообразно обратиться к рассмотрению иерархической структуре данной системы нормативно-правовых актов. Среди источников в системе экологического права ведущее место по обеспечению экологической безопасности отведено Конституции Российской Федерации.

Именно в Конституции РФ, принятой 12 декабря 1993 года[2], определены основы конституционного строя, права и свободы человека и гражданина, а также его права в сфере экологической деятельности государства и главные направления обеспечения экологической безопасности. Поэтому ведущее положение среди экологических норм отводится ч. 1 ст. 9 Конституции РФ, в которой указывается, что земля и другие природные ресурсы в Российской Федерации используются и охраняются как основа жизни и деятельности народов, проживающих на соответствующей территории. Ценность данной нормы заключается в том, что речь идет о закреплении принципа экологической безопасности, как одного из основополагающих элементов конституционного строя РФ.

Инновационной нормой, на наш взгляд, является закрепление в Конституции РФ (ст.42) права граждан на благоприятную окружающую среду и достоверную информацию, о ее состоянии, а также на возмещение ущерба, причиненного его здоровью или имуществу экологическими правонарушениями. Следует заметить, что в данной статье, по существу, закрепляются самостоятельные тесно связанные между собой экологические права человека и гражданина на благоприятную окружающую среду; на достоверную информацию о ее состоянии; на возмещение ущерба, причиненного здоровью или имуществу экологическим правонарушением.

При этом Конституция РФ (ст.18) устанавливает, что права и свободы человека и гражданина являются непосредственно действующими. И как справедливо замечает М.М. Бринчук, «нормы определяют смысл, содержание и применение законов, деятельность органов законодательной, исполнительной власти, местного самоуправления и обеспечиваются правосудием»[3]. Конституция РФ развивает и конкретизирует экологические права граждан, закрепленные в международных документах в области охраны окружающей среды. Так, Конференция ООН по окружающей среде и развитию, проведенная в Бразилии в июне 1992 года, одним из принципов провозгласила примат человека, в соответствии с которым он имеет право на плодотворную и здоровую жизнь в гармонии с природой[4].Некоторые конституции зарубежных государств (Португалия, 1976 г.; Испания, 1978 г.; Турция, 1982 г. и Бразилия, 1998 г.)

---

[1] См.: Козлов Ю.М. Предмет советского административного права. – М., 1967. – С. 134–146; Юсупов В.А. Теория административного права. М.: Юрид. лит., 1985. – С. 135–151.

[2] См.: Российская газета. – 1993. – 25 декабря.

[3] См.: Бринчук М.М. и др. Проблемы развития системы Российского экологического законодательства // Государство и право. – 1995. – № 2. – С. 53–66.

[4] См.: Колбасов О.С. Конференция ООН по окружающей среде и развитию // Государство и право. – 1992. – С. 85–92.

в различных формах закрепляют право своих граждан на благоприятную окружающую среду[1].

Конституция РФ, кроме основных прав, закрепляет и обязанности граждан в данной сфере. Так, в ст. 58 закреплено, что каждый гражданин обязан сохранять природу и окружающую среду, бережно относиться к природным богатствам. В ст. 2 Конституции РФ отмечено, что права и свободы человека и гражданина являются высшей ценностью, а их признание, соблюдение и защита являются обязанностью государства. В силу данного конституционного положения органы государственной власти, в том числе и ОВД (полиция) обязаны осуществлять свою деятельность таким образом, чтобы при этом соблюдались права и свободы человека и гражданина в сфере обеспечения экологической безопасности, а в случае их нарушений обеспечивать максимально быстрое и полное их восстановление. Непринятие своевременных мер к выявлению и устранению прав и свобод следует расценивать как невыполнение государством и его органами своих конституционных обязанностей.

Сегодня в новых условиях мы сталкиваемся с рождением новых и развитием существующих противоречий, которые могут повлечь за собой в случае замедления их разрешения и далеко идущие негативные последствия для безопасности страны. Такими противоречиями, например, являются противоречия в сфере межнациональных отношений[2]. Таким образом, представляется, что угроза исходит для жизненно важных интересов личности, общества и государства.

Анализ действующего законодательства позволяет сделать вывод, что обеспечение безопасности человека, общества и государства составляет исключительную компетенцию государственных органов и органом местного самоуправления. Однако сегодня безопасность уже не может быть обеспечена одним государством в отрыве от других субъектов международных правоотношений, необходимы общие усилия государства в международном сообществе. На такой подход ориентируют Устав ООН и другие нормы современного международного права[3].

Принятая концепция национальной безопасности Российской Федерации[4] особое место в числе приоритетных направлений деятельности государства в экологической сфере относит рациональному использованию природных ресурсов, воспитанию правовой культуры населения; предотвращению загрязнения природной среды за счет повышения степени безопасности технологий, связанных с утилизацией промышленных и бытовых отходов, последствий, произошедших ранее радиационных аварий и катастроф; безопасному для окружающей природной среды и здоровья населения хранению и уничтожению запасов химического оружия; созданию и внедрению безопасных производств; поиску способов практического использования экологически чистых источников энергии; принятию неотложных природоохранных мер в экологически опасных регионах Российской Федерации.

Анализ данной проблемы свидетельствует об изменении приоритетов в национальной политике государства, но также следует учитывать и то, что концепция национальной безопасности, определяющая систему взглядов на обеспечение безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз, в настоящее время не воплощена в реальную деятельность по обеспечению экологической безопасности. Можно высказать суждение о том, что экологический вектор еще не стал направляющим. Поэтому задачей федерального законодателя является создание

---

[1] См.: Современные зарубежные конституции. Учебное пособие / Под ред. Б.А. Страшуна. – М., 1992. – С. 286.

[2] См.: Арцибасов Н., Жданов Ю. «Голубые каски» для СНГ? // Красная звезда. – 1992. – 17 апреля. – С. 4.

[3] См.: Казаков Н.Д. Безопасность и синергетика (опыт философского осмысления) // Безопасность. Информационный сборник. – 1994. – №4. – С. 61–62.

[4] См.: Концепция национальной безопасности Российской Федерации от 10 января 2000 года № 24 // Российская газета. – 2000. – 18 января.

надлежащих, в том числе процессуальных механизмов, которые позволяли бы гражданам, чьи права и свободы оказались нарушенными, добиться их реальной защиты, используя все не запрещенные законом способы (ч. 2 ст. 45 Конституция РФ).

Ввиду того, что действующая Конституция РФ содержит лишь некоторые основополагающие положения в области природопользования, охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, необходим такой базовый законодательный акт, который бы стал главным по значению законодательным актом в этой сфере после Конституции РФ. Этот закон мог бы служить основой для разработки и принятия ряда других законодательных актов, детализирующих регулирование отдельных отношений в сфере обеспечения экологической безопасности. На наш взгляд, он должен закрепить важные положения об обеспечении баланса жизненно важных интересов человека, общества, государства, их взаимную ответственность в сфере обеспечения экологической безопасности. Помимо этого в закон следовало бы включить такие разделы, как «обеспечение экологически безопасного устойчивого развития в условиях рыночных отношений»; «охрана среды обитания человека», «оздоровление (восстановление) нарушенных экосистем в экологически неблагополучных регионах России»; «участие России в решении глобальных экологических проблем».

Таким образом необходимо отметить, что они являются средством координации в реализации экологической политики государства в условиях интенсификации использования природных ресурсов необходимо, непосредственно опираясь на Конституцию Российской Федерации, федеральные конституционные и федеральные законы, посредством которых можно устранять законодательные пробелы или противоречия между ранее принятыми законами[1].

Поэтому для повышения качества нормотворческой деятельности в этой сфере и преодоления пробелов, противоречий действующего законодательства, на наш взгляд, необходимо: соблюдать экологические требования законов, постановлений самим органом (например, обязательность проведения государственной экологической экспертизы всех пред проектных и проектных материалов); обеспечить заинтересованных должностных лиц текстами нормативных актов; усилить ответственность должностных лиц в сфере обеспечения прав граждан в сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности; за соблюдение требований экологического законодательства; осуществлять повседневный и непрерывный контроль за применением экологического законодательства путем сосредоточения внимания на узловых вопросах повышения компетентности и профессионализма аппарата, его правового воспитания; полностью открыть экологическую информацию с помощью комплекса мер по ее доведению до граждан и обучению ее пользователей.

Единство государственной власти в Российской Федерации, ее формирование на основе определенных Конституцией России принципов обуславливает наличие общих черт и тесных взаимосвязей между федеральными и региональными подсистемами нормативно-правовых актов. Так, п. д, ст.72 Конституция РФ относит природопользование, охрану окружающей среды и обеспечение экологической безопасности к совместному ведению Федерации и субъектов Федерации, что необходимо для выработки наиболее оптимального режима охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности. При этом действующее законодательство требует от субъектов РФ обеспечения экологической безопасности на подведомственной ей территории. В то же время обеспечение экологической безопасности населения, гарантированного гражданам Конституцией РФ (ст.42), может быть реализовано при наличии соответствующей законодательной базы. Так, например, таким законодательным актом в Нижегородской области стал Закон «Об экологическом страховании» от 20 августа 1997 года[2]. Этот новаторский закон вводит на территории области новый вид

[1] См.: Послание Президента Российской Федерации к Федеральному Собранию Российской Федерации // Российская газета. – 1995. – 17 февраля.

[2] См.: Экологическое законодательство Нижегородской области. – С. 21–30.

экологического механизма, природопользования – экологическое страхование. Наряду с созданием правовой базы для организационно-управленческой и экономической деятельности в области экологии в 1997 году был разработан проект закона «Об особо охраняемых природных территориях», принятый Законодательным собранием 27 марта 1998 года[1]. Он расширяет и дополняет ряд положений соответствующего федерального закона, адаптирует его к условиям Нижегородской области.

Представляется, что и другим субъектам РФ необходимо смелее подходить к вопросу определения собственной компетенции, в том числе нормотворчества по обеспечению экологической безопасности. При этом желательно не дублировать положения федерального закона, а исходя из местных условий определять конкретные вопросы, требующие законодательного регулирования. Так, Попов отмечает, что федеральному законодателю, в лице Парламента РФ, следует дифференцировано подходить к выбору формы закона при регламентации отношений, являющихся предметами совместного ведения Российской Федерации и ее субъектов[2]. Видимо, охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности и другие отношения требуют более детальной регламентации, и здесь уместны обычные федеральные законы с диспозитивными нормами.

В целом же получается, что из-за неразрешенности проблемы разграничения полномочий между Российской Федерацией и ее субъектами в сферах совместного ведения, в частности в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности «благодаря» их неопределенности, конституции и уставы субъектов РФ не могут работать в полную силу. От этой неопределенности не может эффективно функционировать система нормативно-правовых актов и вся правовая система современной России. И, как результат, не обеспечиваются должным образом охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности. Поэтому в сложившейся ситуации нормативно-правовые акты субъектов РФ дополняют и конкретизируют нормы федерального законодательства с учетом экологической ситуации в конкретных субъектах Федерации, где воздействие на природный комплекс отличается очень высокой антропогенной нагрузкой.

Исходя из требований нормативно-правовых актов экологическая безопасность в субъектах РФ должна быть обеспечена следующими основными мерами:

а) возможностью ужесточения отдельных требований к экологической безопасности по сравнению с общефедеральными требованиями;

б) установлением требований к социальной политике, в частности, к экологическому образованию и воспитанию как необходимому социальному инструменту формирования экологически грамотного населения, способного обеспечить реализацию приоритетов экологической безопасности при любом виде деятельности;

в) установлением соответствующих требований к расселению населения и градостроительной политике, т.к. городские агломерации – один из главных источников экологических проблем;

г) повышением эффективности управления экологической безопасностью, координации областной администрацией деятельности всех служб, обеспечивающих экологическую безопасность, и устранения межведомственных барьеров, что реализует приоритет интересов территории перед интересами ведомств;

д) созданием эффективной системы информационного обеспечения с использованием всех источников данных, характеризующих состояние экологической безопасности;

е) реализацией принимаемых законов путем разработки целевых программ и обязательного включения разделов экологической безопасности во все программы социально-экономического развития, в нормативно-правовые акты субъектов РФ.

---

[1] См.: Экологическое законодательство Нижегородской области. – С. 35–58.

[2] См.: Попов Г. Время договориться // Аргументы и факты. – 1996. – № 16. – С. 3.

На основании логического и систематического способа толкования конституционных основ можно сделать вывод, о том, что экологическая безопасность в конечном итоге осуществляется ради самого человека, его жизни, здоровья, благосостояния. Поэтому в Конституции РФ в числе важнейших положений было провозглашено право каждого на благоприятную окружающую среду, в которой проживает человек. При этом следует подчеркнуть, что в настоящее время основными направлениями защиты конституционного строя в России являются обеспечение приоритетов федерального законодательства и совершенствование на этой основе законодательства субъектов Российской Федерации. Разработка организационных и правовых механизмов защиты государственной целостности, обеспечение единства правового пространства и национальных интересов России, а также выработка и реализация региональной политики, обеспечивающей оптимальный баланс федеральных и региональных интересов.

Список литературы:

[1] Конституция Российской Федерации. – М.: Известия, 1995.
[2] Федеральный закон от 23 ноября 1995 года № 170 «Об экологической экспертизе» // Собрание законодательства. – 1998. – № 16. – Ст. 1800.
[3] Арцибасов Н., Жданов Ю. «Голубые каски» для СНГ? // Красная звезда. – 1992. – 17 апреля.
[4] Бринчук М.М. и др. Проблемы развития системы Российского экологического законодательства // Государство и право. – 1995. – № 2.
[5] Казаков Н.Д. Безопасность и синергетика (опыт философского осмысления) // Безопасность. Информационный сборник. – 1994. – №4.
[6] Козлов Ю.М. Предмет советского административного права. – М., 1967. – С. 134–146; Юсупов В.А. Теория административного права. М.: Юрид. лит., 1985.
[7] Колбасов О.С. Конференция ООН по окружающей среде и развитию // Государство и право. – 1992.
[8] Концепция национальной безопасности Российской Федерации от 10 января 2000 года № 24 // Российская газета. – 2000. – 18 января.
[9] Коренев А.П. Кодификация советского законодательства. – М., 1970.
[10] Лившиц Р.З. Теория права. – М., 1994.
[11] Поленина С.В. Теоретические проблемы системы советского законодательства. – М., 1979.
[12] Попов Г. Время договориться // Аргументы и факты. – 1996. – № 16.
[13] Послание Президента Российской Федерации к Федеральному Собранию Российской Федерации // Российская газета. – 1995. – 17 февраля.
[14] Система советского законодательства / Под ред. И.С. Самощенко. - М., 1980.
[15] Современные зарубежные конституции. Учебное пособие / Под ред. Б.А. Страшуна. – М., 1992.
[16] Шебанов А.Ф. Система законодательства как научная основа кодификации // Сов. государство и право. – 1971. – № 12.

CONSTITUTIONAL FOUNDATIONS OF CITIZENS' RIGHTS GUARANTEES FOR HEALTHY ENVIRONMENT AND ECOLOGICAL WELL-BEING

A.S. Galanov

Key words: *environment, ecological safety, citizens' rights.*
The article is devoted to the questions of constitutional foundations of citizens' rights guarantees for healthy environment and guarantees for ecological safety and well-being of people.

УДК 34

О.Л. Домнина, *к.т.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
С. В. Кокорев, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Н.В. Чих, *к.ю.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: *страхование, транспорт*

В статье рассмотрены особенности страхования ответственности на водном транспорте в свете новелл в законодательстве об ответственности перевозчиков

Судно, как транспортное средство, является источником повышенной опасности и может представлять угрозу для здоровья и жизни людей, окружающей среды, имущества[1]. Например, в результате навала на причал может быть причинен ущерб гидротехническим сооружением и перегрузочной технике. При маневрировании случаются столкновения с другими кораблями, соответственно обоюдного повреждения корпусов и оборудования (вплоть до затопления), а также загрязнения акватории опасными грузами или топливом.

С подобными рисками имеют дело судовладельцы, эксплуатирующие флот, как в морских водах, так и на внутренних водных путях (ВВП). Между тем, гражданская ответственность регулируется разными правовыми актами.

При плавании в морских водах действует Кодекс торгового мореплавания (КТМ) и международные конвенции, ограничивающие ответственность судовладельцев[2]. На ВВП Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) также предусматривает ограничение ответственности судовладельцев[3].

Способом защиты имущественных интересов и финансовой устойчивости судовладельцев является страхование ответственности.

Страхования ответственности на водном транспорте регулируется федеральным и отраслевым законодательством России о страховании[4], КТМ и КВВТ, с учетом международных нормативных актов.

Специфической особенностью страхования судовладельцев, зарегистрированных в Российском международном реестре судов, является то, что ст. 249 КТМ и ст. 122

---

[1] См. ч. 1, ст. 1079 ГК РФ // СПС Консультант Плюс.

[2] «Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.» (LLMC) (Заключена в г. Лондоне 19.11.1976) (с изм. и доп. 02.05.1996); «Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью» (КГО/CLC) (Вместе со «Свидетельством о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью») (Заключена в г. Брюсселе 29.11.1969) (с изм. от 19.11.1976); «Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом» (Вместе со «Свидетельством о страховании или ином финансовом обеспечении...») (Заключена в г. Лондоне 23.03.2001); «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.07.2012);

[3] «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 28.07.2012) (с изм. и доп., вступающими в силу с 01.01.2013)// СПС Консультант Плюс.

[4] «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 14.06.2012); Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 (ред. от 25.12.2012) «Об организации страхового дела в Российской Федерации»; Федеральный закон от 29.11.2007 № 286-ФЗ (ред. от 30.12.2012) «О взаимном страховании». // СПС Консультант Плюс.// СПС Консультант Плюс.

КВВТ допускает возможность по выбору судовладельца заключать договор страхования как у российского, так и у иностранного страховщика.

В правилах страхование гражданской ответственности судовладельцев чаще всего определяется как комплекс отношений по защите имущественных интересов страхователей, возникающих в результате причинения вреда жизни, здоровью, имуществу и иным имущественным интересам третьих лиц, а также окружающей среде в процессе эксплуатации морских и речных судов или других плавсредств. Страховым риском является возможность наступления ответственности по возмещению ущерба, причиненного третьим лицам в процессе эксплуатации судна.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя[1], связанные с его обязанностями возместить ущерб или осуществить другие меры в связи с нанесением вреда третьим лицам вследствие эксплуатации принадлежащих ему судов.

Срок действия договора страхования, как правило, составляет календарный год, однако договоры могут быть заключены и на меньший срок, например только на период навигации или на один рейс.

Страховая сумма (лимит ответственности) определяется по соглашению сторон с учетом требований национального и международного законодательства, ограничивающего ответственность судовладельца.

Основные виды ущерба, на которые распространяется страхование гражданской ответственности судовладельца в морском страховании, следующие:

– Ответственность перед физическими лицами (кроме членов экипажа застрахованного судна), когда подлежит возмещению вреда или выплате компенсации третьим лицам в результате травмы, заболевания или смерти, включая возмещение расходов по госпитализации, медицинскому обслуживанию и погребению. Выгодоприобретателями могут являться, например, пассажиры, лица, производящие осмотр судна, лица, производящие погрузочно-разгрузочные работы, лоцманы, лица, находящиеся на земле или в воде, которым может быть причинен вред, а также их иждивенцы в случае смерти.

– Ответственность перед членами экипажа судна. Вред, который может быть нанесен в результате заболевания, травмы или смерти, произошедших в период действия трудового контракта.

– Ответственность за столкновение судна с другими судами, когда возмещению подлежат расходы по удалению или устранению останков или обломков другого судна, грузов или других предметов; расходы, связанные с возмещением вреда, причиненного третьим лицам в результате травмы или смерти, включая расходы по репатриации и замене пострадавших членов экипажа судна; а также утраты (гибели) или повреждения движимого или недвижимого имущества, повреждения груза, взносов по общей аварии, расходов по спасанию.

– Ответственность за гибель или повреждение плавучих и неподвижных предметов (причалы, опоры мостов, гидротехнические сооружения, знаки навигационной обстановки), включая нарушение прав пользования ими.

– Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке, например, с целью захода в порт или выхода из порта, а также перемещения в пределах акватории порта в обычных условиях плавания.

– Ответственность за удаление затонувшего в результате кораблекрушения судна и имущества (уборку обломков кораблекрушения), представляющих опасность для навигации и препятствующих нормальному судоходству.

– Ответственность за гибель, повреждение или недостачу груза, принятого к перевозке, на случай его гибели, недостачи, повреждения вследствие нарушения страхо-

[1] Балакирева Л.Ю. Особенности страхования гражданской ответственности судовладельцев и перевозчиков на водном транспорте// Финансы №6, 2012 – С. 42.

вателем обязательств надлежащим образом погрузить, обработать, уложить, перевезти, сохранить, доставить, разгрузить груз.

– Ответственность за расходы по доле в общей аварии и спасании.

Общая авария представляет собой специфический институт морского права, аналогов которому не существует в других областях права.

Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, – судна, фрахта и перевозимого судном груза.[1]

Договор страхования может быть заключен также на случай причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц вследствие военных действий, забастовок, трудовых конфликтов, террористических актов.

В практике морского транспорта наши судовладельцы чаще всего страхуют свою ответственность в P&I пуле.

В прошлом году, в годовщину гибели пассажиров теплохода «Булгария» Госдума приняла в окончательном чтении поправки в законодательство[2], которые должны обеспечить безопасность пассажирских перевозок по рекам и озерам России.

В литературе справедливо отмечается[3], что катастрофа с «Булгарией» не может быть объяснена лишь предельным возрастом судна, ведь известно, что за рубежом тоже эксплуатируются суда «преклонного» возраста и никаких происшествий не случается. Ожидается, что страхование будет являться дополнительным стимулом для содержания судна в исправном состоянии. Особенно, это касается реки.

Размеры убытков, связанные с ликвидацией последствий аварий на водном транспорте велики. Так, например, только на ликвидацию последствий аварий с «Булгарией» выделены средства в размере 150 млн. рублей «на финансовое обеспечение расходов, связанных с подъемом (включая проектные работы) судна и его буксировкой в пункт отстоя». Обычно на ликвидацию таких последствий средства выделяются из резервного фонда правительства РФ по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Поэтому Федеральным законом Российской Федерации от 28 июля 2012 г. № 131 -ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» были приняты поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Часть из них напрямую затронули вопросы безопасности внутреннего водного транспорта. Так, были приняты изменения в статью 121 «Ответственность судовладельца за вред, причиненный имуществу физических лиц или юридических лиц, а также за вред, причиненный инфраструктурам речного порта, морского порта, инфраструктуре внутренних водных путей».

Согласно принятым изменениям:

– устанавливается ответственность судовладельца за вред, причиненный имуществу физических лиц или юридических лиц;

– прописывается, что с 1 января 2013 года эксплуатация владельцем судов, за исключением маломерных судов, прогулочных судов, спортивных парусных судов и несамоходных судов для перевозок сухогрузов, допускается, если только застрахована его гражданская ответственность или имеется банковская гарантия обеспечения его гражданской ответственности;

– указаны риски, подлежащие страхованию;

---

[1] См.: ч. 1, ст.286 КТМ РФ // СПС Консультант Плюс.

[2] Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (далее – ФЗ-№67)// СПС Консультант Плюс.

[3] Трубицин С. Морское страхование в России: каким быть законодательству?/Морской флот, 2011, №4-6, С. 12.

– установлены суммы, на которые должны заключаться договора страхования (предельные размеры ответственности);

– прописывается, какие документы должны находиться на судне. Согласно внесенным изменениям подлежат страхованию или финансовому обеспечению следующие страховые риски:

1) возникновение ответственности владельца судна за вред, причиненный при столкновении его с другими судами;

2) возникновение ответственности судовладельца за вред, причиненный его судном имуществу третьих лиц в результате утраты (гибели) или повреждения любого имущества (включая плавучее), в том числе инфраструктурам речного порта, морского порта (в случае плавания судна в акватории морского порта), инфраструктуре внутренних водных путей;

3) возникновение ответственности судовладельца за вред, причиненный загрязнением с судна нефтью и другими веществами;

4) возникновение ответственности за убытки, причиненные в связи с подъемом, удалением и утилизацией затонувшего судна, в части обязанности судовладельца, предусмотренной настоящим Кодексом.

С появлением этих изменений выстраивается четкая, понятная система управления безопасностью судоходства[1]. Страхование будет устанавливать своеобразных барьер для недобросовестных судовладельцев. Она должна играть ключевую роль в обеспечении устойчивой работы внутреннего водного транспорта.

В соответствии с ФЗ-№67, на всех видах транспорта (за исключением метрополитена и легкового такси) перевозчик обязан страховать свою гражданскую ответственность за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров. Запрещается осуществление перевозок пассажиров перевозчиком, гражданская ответственность которого не застрахована[2].

Перевозчик, не исполнивший возложенной на него обязанности по страхованию своей гражданской ответственности и осуществляющий перевозки при отсутствии договора обязательного страхования, несет ответственность за причиненный при перевозках вред на тех же условиях, на которых должно быть выплачено страховое возмещение при надлежащем страховании, если законом не установлен больший размер ответственности.

Закон учитывает интересы перевозчиков водного транспорта, являющихся владельцами судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов и осуществляющих международные перевозки и перевозки каботажные, в отношении которых законом вводится норма о признании выполнения ими обязанности по страхованию и исполнению закона, если договор страхования заключен в соответствии с международными договорами или в добровольном порядке (в том числе в соответствии с договорами страхования, заключенными за пределами России) по страховым рискам и со страховыми суммами в размере не менее указанных в законе. Данный момент позволяет придерживаться зарубежной практики страхования судовладельцев.

На перевозчика возлагается обязанность предоставлять пассажирам информацию о страховщике, о договоре обязательного страхования, а также информировать каждого потерпевшего и его родственников, обратившихся в связи с наступлением страхового случая, о правах, вытекающих из договора обязательного страхования и закона, о порядке действий для получения возмещения причиненного вреда. Информация размещается во всех местах продажи билетов или на билете либо на официальном сайте перевозчика в сети Интернет.

С тем, чтобы учесть специфику осуществления перевозок водным транспортом,

---

[1] Российская газета, №5829 от 11 июля 2012 г.

[2] См.: ч. 1, ст. 5 ФЗ-№67// СПС Консультант Плюс.

при заключении договора обязательного страхования перевозчика необходимо соотнести понятия «судовладелец» и «перевозчик», а также определить круг лиц, которые могут быть признаны пассажирами, и период осуществления перевозки, включая моменты начала и окончания перевозки, с учетом специфики определения их КВВТ и КТМ.

Договор обязательного страхования является договором в пользу третьего лица (выгодоприобретателя), заключается в порядке и в форме, которые установлены гражданским законодательством для договоров страхования[1]. Значительно расширен по сравнению с действовавшими моделями страховой защиты перечень выгодоприобретателей. Согласно закону[2] выгодоприобретатель – потерпевший, здоровью и (или) имуществу которого причинен вред. При причинении вреда жизни потерпевшего выгодоприобретателями в отношении возмещения необходимых расходов на погребение признаются лица, фактически понесшие такие расходы, а в отношении остальной части страхового возмещения – граждане, имеющие право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством. При отсутствии таких граждан – супруг, родители, дети умершего, граждане, у которых потерпевший находился на иждивении, если он не имел самостоятельного дохода.

При перевозках на внутреннем водном транспорте срок действия договора обязательного страхования может быть менее года, но не может быть менее периода навигации. В данной норме была учтена[3], предложенная *Ассоциацией портов и судовладельцев речного транспорта*, поправка в части срока действия договора для ВВТ:

В договоре обязательного страхования страховые суммы по каждому риску гражданской ответственности должны быть указаны раздельно:

1) по риску гражданской ответственности за причинение вреда жизни потерпевшего в размере не менее чем 2 млн. 25 тыс. руб. на одного пассажира;

2) по риску гражданской ответственности за причинение вреда здоровью потерпевшего в размере не менее чем 2 млн. руб. на одного пассажира;

3) по риску гражданской ответственности за причинение вреда имуществу потерпевшего в размере не менее чем 23 тыс. руб. на одного пассажира.

Некоторые исследователи[4] считают, что, возможно, следовало бы установить более высокий размер страховой суммы по риску за причинение вреда имуществу пассажира. Мы разделяем эту позицию, так как иначе принижается значимость гарантированного возмещения вреда имуществу, что влечет ущемление имущественных прав граждан.

Договор вступает в силу со дня исполнения страхователем обязанности по уплате страховой премии или первого страхового взноса, соответственно в договоре следует предусматривать последствия неуплаты страховых взносов страхователем.

Выгодоприобретатель вправе подать заявление о страховой выплате любому страховщику, осуществляющему деятельность в субъекте Российской Федерации по месту жительства выгодоприобретателя, если там отсутствует страховщик, заключивший договор обязательного страхования, его филиал или иное структурное подразделение.

Страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения по следующим основаниям[5]:

1) При наступления страхового случая вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий, гражданской войны, народных волнений всякого рода

[1] См.: Глава 48 Гражданского кодекса РФ (часть вторая) // СПС Консультант Плюс.
[2] См.: п.10, ст. 3 ФЗ-№67// СПС Консультант Плюс.
[3] По материалам АПРСТ, Речной транспорт (XXI век), N3, 2012 г., С.45.
[4] Балакирева, Л.Ю. Указ раб., С.45.
[5] См.: ч.4, ст.13, Федерального закона N 67-ФЗ.

или забастовок. Данное основание может быть исключено из договора обязательного страхования соглашением сторон;

2) наступления страхового случая вследствие умысла выгодоприобретателя;

3) если определенная по правилам ФЗ-№67 величина подлежащего возмещению по соответствующему страховому случаю вреда, причиненного имуществу потерпевшего, меньше установленной договором обязательного страхования франшизы или равна ей.

Вследствие новизны ФЗ-№67, сложившаяся судебная практика по данному вопросу пока отсутствует.

На практике страхование судовладельцами гражданско-правовой ответственности проявило себя в качестве действенного правового и финансового механизма, направленного на обеспечение адекватной, своевременной компенсации ущерба, причиненного третьим лицам, окружающей среде. Однако при принятии решения о введении такого вида страхования в качестве обязательного следует учитывать сложившуюся практику страхования гражданско-правовой ответственности судовладельцев, специфику, присущую судам внутреннего плавания, включая потенциальный размер ущерба, который может быть причинен в процессе их эксплуатации, а также опыт иностранных государств в решении этого вопроса[1]. Только таким образом может быть достигнут баланс интересов, как страховщиков, так и судовладельцев, а самое страхование не будет восприниматься как принудительное изъятие определенных денежных средств.

Список литературы:

[1] Балакирева, Л.Ю. Особенности страхования гражданской ответственности судовладельцев и перевозчиков на водном транспорте// Финансы №6, 2012. – С. 42.
[2] Трубицин С. Морское страхование в России: каким быть законодательству?//Морской флот, 2011, №4–6, С. 12.
[3] По материалам АПРСТ// Речной транспорт (XXI век), №3, 2012 г., С. 45.
[4] Горбачева С.С. Обязательное страхование ответственности: необходимость или дополнительное бремя для судовладельцев?// «Транспортное право», 2012, №4, С. 24.

LEGAL REGULATION OF INSURANCE OF RESPONSIBILITY ON WATER TRANSPORT

O.L. Domnina, S.V. Kokorev, N.V. Chih

Keywords: *insurance, transport*

The article is devoted to the peculiarities of responsibility insurance on water transport from the point of view of new legislation referring to responsibility of deliverers.

[1] Горбачева С.С. Обязательное страхование ответственности: необходимость или дополнительное бремя для судовладельцев?// «Транспортное право», 2012, №4, С. 24.

УДК 34

В.С. Илларионов, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
А.А. Хохлов, *к.т.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Н.В. Чих, *к.ю.н., доцент, заведующий кафедрой ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОПЕРАТОРОВ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КЛИЕНТАМИ ЭЛЕКТРОННЫХ СРЕДСТВ РАСЧЕТА

Ключевые слова: *электронные средства расчетов, электронные платежи, право*

В статье рассматриваются вопросы, связанные с ответственностью операторов при использовании клиентами электронных средств расчета, проблемы обеспечения интересов сторон при осуществления электронных платежей и законодательные новеллы в данной сфере.

Все прочнее в нашу жизнь входят электронные технологии. Данная тенденция имеет место во всех сферах нашей жизни, начиная от компьютеризации производственных процессов и заканчивая развитием электронных развлечений. Само собой подобные изменения не могли не коснуться сферы расчетов. Сегодня уже ни кого не удивишь платежными и кредитными картами, которые открывают доступ к вашему лицевом счету прямо из магазина или банкомата на улице, позволяя оплатить покупки, перечислить деньги держателям карт, оплатить счета за коммунальные услуги и мобильную связь. Кроме банковских карт существуют иные инструменты безналичных расчетов удобных для использования физическими лицами, например интернет сервисы расчетов, такие как: Яндекс.Деньги, Деньги@Mail.Ru, QIWI Кошелёк, PayOnline**,** PayPal, и др. Подобное обилие инструментов расчета и концентрация денежных средств «в одном месте» является благоприятное средой для проведения мошеннических операций, отмывания денег и иной противоправной деятельности. Это подтверждают данные статистики о совершении преступлений в сфере безналичных расчетов.

Несмотря на постоянное развитие средств защиты электронных платежей, до принятия закона о национальной платежной системе[1] (Закон о НПС), пользователи инструментов безналичных расчетов, юридически, были практически не защищены, о чем ранее уже говорилось.[2] В Законе о НПС законодатель поменял соотношение рисков кредитной организации и ее клиентов в случае хищения денежных средств мошенниками. В связи с этим Банк России справедливо отмечает, что нормы закона направлены на защиту прав клиента – физического лица во избежание ситуации, когда в силу определенных обстоятельств, а также мошеннических действий третьих лиц денежные средства клиента, находящиеся у оператора по переводу денежных средств, могут быть списаны со счета данного клиента без его ведома.[3]

В судебной практике сложилась такая ситуация, что суд не всегда встает на сторону клиента, так нередки случае когда суд ссылаясь п. 3 ст. 847 ГК РФ и на положе-

[1] Федеральный закон от 27 июня 2011 г. № 161-ФЗ «О национальной платежной системе»

[2] См. Вилкова М.Н., Илларионов В.С., Федосенко Ю.С., Чих Н.В. Законодательство о национальной платежной системе и ответственность за его нарушение. С. 29–35; Большакова В.Н. Некоторые аспекты криминалистической преступлений, совершенных с использованием банковских карт. С. 99–102; Шмонин А.В. Криминалистическая классификация преступлений, совершенных с использованием банковских технологий. С. 92–98 / Правонарушения в сфере деятельности кредитных организаций и ответственность за их совершение. Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012.

[3] Письмо Банка России « 08-14-2/1101 от 14.03.2012.

ние ЦБР № 262-П, регламентирующие условия идентификации клиента, отказывает в удовлетворении требований истца, по иску о необоснованном списании средств, указывая на то что данные авторизации владельца карты были введены верно и банк не несет ответственности до момента сообщения о факте необоснованного списания клиентом банку.[1]

Как показывает практика, клиенты кредитных организаций и пользователи платежных систем нуждаются в защите, поскольку мошенники с каждым разом действуют все наглее и изощреннее.

Так, совсем недавно правоохранительными органами была пресечена деятельности организованной группы, в которую входили бывшие и действующие сотрудники Сбербанка России, а также ряд коммерческих организаций. Участники преступной группы, получив сведения о держателях банковских карт, наличии и количестве денежных средств на счетах, оформляли на их имена банковские карты путем предоставления ложных сведений об их трудоустройстве, а затем по фиктивным доверенностям получали доступ к распоряжению их денежными средствами. В дальнейшем при помощи электронной системы Сбербанк-онлайн и удаленных терминалов обслуживания с использованием одноразовых кодов доступа,, денежные средства с уже имеющихся у клиентов счетов переводились мошенниками на счета банковских карт, а затем обналичивались. Предполагаемый ущерб превысил 50 млн. руб., в связи с чем возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 159 УК РФ («Мошенничество») проводится расследование следователями органов внутренних дел.[2]

Особенностью электронных средств расчета является, то что опасность хищения средств возникает не только при совершении мошеннических действий сотрудниками кредитной организации или оператора платежной системы, но и лиц ни как не связанных с клиентом или оператором платежной системы. Это связано в первую очередь с возможностью доступа мошенников к техническим система и базам данных платежных и банковских систем.

Так в Подмосковье был задержан мошенник, который устанавливал устройства считывающие данные с карт (скиммеры) прямо в отделении банка. Так называемые «скиммеры» предназначены для считывания данных с магнитной полосы банковских карт и получения в дальнейшем доступа к находящимся в банкомате денежным средствам. Впоследствии подозреваемый снимал эти устройства, синхронизировал полученные данные и изготавливал по такому же типу банковские карты, с помощью которых похищались денежные средства.[3]

Кроме того сложная техническая база, осуществления безналичных платежей, нередко дает сбои, что также существенно нарушает права и интересы пользователей платежных систем и держателей банковских карт.

Теперь кредитные организации обязаны уведомлять клиентов о произведенной операции, любым доступным для этого способом, при этом клиент имеет право выбрать каким способом его будут оповещать о совершенных операциях. Способ уведомления должен быть предусмотрен договором между клиентом и оператором. Этим закон о НПС добавил хлопот кредитным организациям, так как придется затрачивать больше усилий для обеспечения необходимого документооборота и уровня финансовой дисциплины. Но наибольший интерес В Законе о НПС представляет ст. 9, которая вступила в силу с 1 января 2013 г.

---

[1] Решение от 02 декабря 2011 года Мирового судьи судебного участка № 362 Басманного района по делу № 2-6550/11.

[2] В опасной близости с вашим карманом. Полиция подозревает сотрудников Сбербанка в хищении с расплатных карт клиентов более чем 50 млн.руб. / Советская Россия, 02.03.2013 г.

[3] Мошенник с банковскими картами задержан в Подмосковье. Информационно-аналитический портал НовостиМО – новости Московской области. http://novostimo.ru/n/news/all/accidents/5560

Именно в этой статье, в ч. 4 и 5 закреплена обязанность банков уведомлять клиентов о совершенной операции с использование системы безналичных платежей. Кроме того в ней указано, что оператор должен предоставить возможность клиенту, оповестить оператора об утрате или использования средства электронного платежа без ведома клиента. Данная возможность предусмотрена ч. 11 ст. 9 Закона о НПС. Согласно этой статье клиент в случае утраты электронного средства платежа или его использования без согласия клиента обязан направить соответствующее уведомление оператору в предусмотренной договором форме, незамедлительно после обнаружения факта утраты электронного средства платежа и (или) его использования без согласия клиента, но не позднее дня, следующего за днем получения от оператора уведомления о совершенной операции.[1] Ч. 12 ст. 9 обязывает оператора возместить сумму операции, если произошло необоснованной списание средств со счета и клиент уведомил оператора в установленном порядке. Так же оператор обязан возместить списанные необоснованно средства, если он не поставил в известность клиента о совершении операции, в порядке предусмотренном договором между клиентом и оператором. Данные нормы, несомненно, делают акцент на защите интересов клиента-физического лица и возлагают ответственность на операторов. Это несомненно повлечет за собой ужесточение и усиление контроля операторами за клиентами. Банки, дабы обезопасить себя от недобросовестных клиентов и от мошеннических действий третьих лиц, скорее всего, будут внимательнее присматриваться к будущим клиентам. Возможно, будет создана единая клиентская база, в которой будет зафиксирована история использования клиентом электронных средств платежа, по аналогии с кредитной историей в сфере кредитных правоотношений.[2]

Тем не менее законодатель предоставил возможность защититься от недобросовестных клиентов. Частью15 ст.9 предусмотрена возможность избежать гражданско-правовой ответственности по возмещению суммы операции, если докажет что клиент нарушил порядок использования электронного средства платежа, что повлекло совершение операции без согласия клиента – физического лица. Так же в соответствии с ч. 16 ст. 9 оператор может не перечислять сумму необоснованно списанной операции, даже если клиент вовремя уведомил оператора о ней, в случае если используется не персонифицированное средство платежа. В данном случае законодатель возложил всю ответственность за совершение платежей исключительно на клиента, так клиент по своему желанию выбирает средство платежа заведомо менее безопасное. Это связано с тем, что невозможно достоверно установить лицо, которое имеет право совершать платежи с помощью этого средства платежа, так как у оператора не имеется данных о личности клиента.

Так же сам факт того, что деятельность субъектов НПС урегулирована Законом о НПС в значительной степени позволяет защитить интересы клиентов оператора платежной системы. Принятие Закона о НПС позволило внести ясность в правоотношения складывающиеся в сфере НПС.

Любопытно отметить, что перечисленные положения Закона о НПС согласуются с положениями ст. 847 проекта № 47538-6 Федерального закона «О внесении изменений в части первую, вторую, третью и четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации, а также в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [3], который был одобрен Госдумой в первом чтении еще в конце апреля 2012 г.. В частности, в нем содержатся следующие нормы:

---

[1] Канеев Х.Р. «Перевод денежных средств с использованием банковских карт: ответственность кредитных организаций» / Банковское дело – 2012 г. – №4. – с. 35.

[2] См. ФЗ от 30.12.2004 №218-ФЗ «О кредитных историях».

[3] Проект № 47538-6 Федерального закона «О внесении изменений в части первую, вторую, третью и четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации, а также в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

– клиент должен действовать с необходимой осмотрительностью и заботливостью, чтобы не допустить распоряжения денежными средствами неуполномоченными лицами;

– в случае, когда банковский счет открыт на условиях использования электронного средства платежа, банк обязан информировать клиента до начала использования электронного средства платежа об условиях его использования, в том числе о любых ограничениях в отношении способа и места использования, о возможных случаях повышенного риска убытков и связанных с этим обязанностях сторон;

– при нарушении клиентом условий использования электронного средства платежа его право использовать электронное средство платежа может быть в соответствии с договором приостановлено или прекращено. Приостановление или прекращение права клиента использовать электронное средство платежа не прекращает договор банковского счета;

– банк обязан в соответствии с договором информировать клиента о совершении каждой операции с использованием электронного средства платежа путем направления соответствующих уведомлений. Банк также обязан обеспечить клиенту возможность уведомления об утрате электронного средства платежа, о предполагаемом его использовании не уполномоченными клиентом лицами, а также возможность приостановления по требованию клиента использования электронного средства платежа;

– клиент обязан предоставлять банку достоверные сведения о возможных способах связи с ним (контактную информацию) и своевременно их обновлять. В случае утраты электронного средства платежа или его предполагаемого использования неуполномоченными лицами клиент обязан уведомить банк незамедлительно после обнаружения указанных фактов, но в любом случае не позже дня, следующего за днем получения от банка информации о соответствующей операции с использованием электронного средства платежа;

– банк обязан рассматривать заявления клиента, касающиеся использования электронного средства платежа, и уведомлять в письменной форме о результатах рассмотрения заявления в срок, предусмотренный банковскими правилами или договором банковского счета, но не более 30 дней со дня получения заявлении.

Вышеназванный законопроект будет самой большой новеллой в гражданском законодательстве нашего государства, с момента вступления в силу ГК РФ. Данный законопроект уже давно назрел, так как за последние 10–15 лет правоотношения в сфере гражданского законодательства сильно усложнились и старые нормы уже не отвечали требованиям современности. Это так же относиться к безналичным платежам. И в первую очередь есть необходимость в распределении ответственности между сторонами правоотношений складывающихся в сфере безналичных платежей и установить гражданско-правовую ответственность в этой сфере.

Несомненно, новое законодательство, регулирующее расчеты в рамках электронных платежных систем, в большей степени защищает интересы клиента.[1] В связи с этим многие банки, скорее всего, будут вынуждены пересмотреть свою политику в области обеспечения безопасности операций, в частности способы фиксации данных о лицах, которые фактически обращаются в отделения банков. Более длительной и затратной станет проверка подлинности предоставляемых потенциальными клиентами документов, удостоверяющих их личность. Уже сейчас в некоторых банках вводится фотографирование клиентов в моменты выдачи платежной карты либо наличных денежных средств с карточного или иного счета, а также при совершении иных юридически значимых действий. Однако эти нововведения повлекут за собой некоторые неудобства для клиентов в использовании банковских карт.

[1] Молохов А.В., Сотников М.И. «0б ответственности банков при использовании электронных средств платежей» / Банковское дело – 2012 – №7 – С. 56.

Список литературы:

[1] Вилкова М.Н., Илларионов В.С., Федосенко Ю.С., Чих Н.В. Законодательство о национальной платежной системе и ответственность за его нарушение. // Правонарушения в сфере деятельности кредитных организаций и ответственность за их совершение. Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012, С. 29–35.
[2] Большакова В.Н. Некоторые аспекты криминалистической преступлений, совершенных с использованием банковских карт// Правонарушения в сфере деятельности кредитных организаций и ответственность за их совершение. Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012, С. 99–102
[3] Шмонин А.В. Криминалистическая классификация преступлений, совершенных с использованием банковских технологий// Правонарушения в сфере деятельности кредитных организаций и ответственность за их совершение. Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012, С. 92–98.
[4] В опасной близости с вашим карманом. Полиция подозревает сотрудников Сбербанка в хищении с расплатных карт клиентов более чем 50 млн. руб. // Советская Россия, 02.03.2013 г.
[5] Мошенник с банковскими картами задержан в Подмосковье. Информационно-аналитический портал НовостиМО – новости Московской области [Электронный ресурс]: – режим доступа http://novostimo.ru/n/news/all/accidents/5560
[6] Канеев Х.Р. Перевод денежных средств с использованием банковских карт: ответственность кредитных организаций // Банковское дело – 2012 г. – №4. – с. 35.
[7] Молохов А.В., Сотников М.И. Об ответственности банков при использовании электронных средств платежей // Банковское дело – 2012 – №7 – С. 56.

THE OPERATORS' RESPONSIBILITY FOR THE CLIENTS' USE OF ELECTRONIC MEANS OF PAYMENT

V.S. Illarionov, A.A. Hohlov, N.V. Chih

Keywords: *electronic means of payment, law*

The article takes a look at the questions concerning responsibility of the operators for the use of electronic means of payment by clients, the problems of satisfying mutual interests while using such means of payment and new legislation in this sphere.

УДК 34

С.Н. Кожевников, *д.ю.н., профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Ф.С. Сосенков, *к.ю.н, заведующий кафедрой ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

К ВОПРОСУ О НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ключевые слова: *модернизация, транспортная система, нормативно-правовое обеспечение.*

Курс на модернизацию основных сфер российского общества и государства объявлен в связи с необходимостью их реформирования. В статье рассмотрены основные направления модернизации транспортной системы и нормативно-правовое обеспечение данного процесса.

Необходимость реформирования основных сфер российского общества, полити-

ческой системы была обозначена с объявлением курса на модернизацию (2009 г.). В посланиях Президента Федеральному Собранию РФ, в выступлениях Премьер-министра последовательно говорилось о социальной потребности в модернизации экономики, политической системы и иных сфер. Следовательно можно утверждать, что курс страны на модернизацию не кратковременный и узконаправленный. Ему свойственны два исходных показателя: универсальность и перспективность. Эти показатели играют отправную роль в определении стратегического развития модернизационного процесса в России.

Данная проблема порождает множество вопросов, требующих ответа на них. В их числе: что такое модернизация? В чем ее сущность? В каких сферах она проходит? Кто должен осуществлять модернизацию? Каковы основные аспекты этого процесса в государственности и политической системе России? Каковы механизмы реализации? и т.д. Ответа ни на один из них, да и других подобных вопросов в настоящее время нет.

Задача, определяемая попыткой ответить на отдельные из названных вопросов, предопределила содержание данной статьи.

1. В справочных изданиях слово «модернизация» трактуется как усовершенствование, обновление объекта, приведение его в соответствие с новыми требованиями и нормами, техническими условиями, показателями качества.[1] Подобное понимание модернизации как усовершенствования и развития существующих объектов, внедрение нового относительно социальных и технических структур содержится в различных исследованиях по данной проблеме.[2]

Исходная предпосылка модернизации инфраструктуры общества, его звеньев – существование объективных противоречий между ценностями культуры и антикультуры (антиценностями). Подобные противоречия выражаются в социальных потребностях. По сути потребность – это противоречие (рассогласование) наличного и необходимого состояния социальной или технической системы; противоречие между тем, что есть и тем, что должно быть, противоречие между фактическим и необходимым. Соответствующая потребность удовлетворяется тогда, когда наличное состояние приводится в соответствие с необходимым. [3]

По-видимому модернизация в условиях современной России обусловлена рядом объективных противоречий, которые предопределили потребности модернизационного процесса. В этой связи можно назвать противоречия между наличным состоянием технических средств в стране и необходимым состоянием техники, определенными мировыми техническими стандартами. Существующая система отношений в стране также позволяет говорить о реальном противоречии между фактическим низким уровнем жизни определенной части населения и необходимостью обеспечения высокого качества жизни всех граждан.

Как видим, потребность реформирования наиболее значимых сфер общества как существенная задача отмечается в выступлениях и публикациях Президента и Премьер-министра. Соответственно говориться о необходимости модернизации образования, судебной власти, здравоохранения, ЖКХ, налоговой системы, органов внутрен-

---

[1] См.: Большой энциклопедический словарь. М.: Изд-во «Большая юридическая энциклопедия», 2005. С.744; Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: 1996. С. 353.

[2] См.: Иноземцев В.Л. Будущее России в новой модернизации //Экономист. – 2010. – №10; Ланцов С.А. Теория политической модернизации и становление парламентской демократии в России // Правоведение. – 1995. – №4–5; Панарин А.С. Модернизация в современной России // Вестник моск. ун-та. сер.18. – Социология и политология. – 2000. №1; Шевчук И.И. К вопросу о модернизации // Вестник Российского философского общества. – 2010. – №1.

[3] См.: Зеленов Л.А., Зеленов П.Л., Владимиров А.А. Философские проблемы модернизации. – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2011. С. 18.

них дел, таможенной деятельности, системы транспорта, научной деятельности, парламентских выборов, политической системы.[1]

2. Пониманию процесса модернизации способствуют определенные понятия, отражающие особенности объекта воздействия, используемые для этого процедуры. К таким понятиям относятся «новация», «инновационная деятельность». Как соотносятся эти понятия? Представляется, что общей базовой посылкой для такого сопоставления является слово «творчество», то есть направление деятельности по созданию нового, новых социальных и иных ценностей. С этим связано объяснение слова «новация», которое имеет прямое отношение к преобразованию в обществе, его основных сферах.

Сегодня сущность этого понятия в функциональном отношении отчетливо не определена. По-видимому, понятие «новация» нередко в научных публикациях трактуется как «инновация», что требует уточнения. Существенно то, что новация органически связана с творчеством, наукой, деятельностью по производству новых знаний, открытий, оригинальных выводов. Это суждение позволяет понять процесс движения от новаций (научных выводов) к совершенствованию реальной практической деятельности. Проблема инновации возникает не на уровне научных выводов, новаций, а в аспекте их реализации, внедрения в практику.

Несовпадения этих понятий проявляется в таком их сопоставлении: 1) новизна, по сути новация – это явление первого сущностного порядка, поскольку в большей степени связана с интеллектуальной деятельностью людей; 2) инновация – внешняя сущностная сторона второго порядка, сопряженная с определенными средствами по внедрению новаций в те или иные системные объекты.

Как видим, новациям принадлежит главное, доминирующее место, потому что они создаются творческими возможностями человека, его интеллектуальным потенциалом. Функциональное назначение инноваций, как уже отмечалось, в реализации, использовании новаций, достижений науки. Скажем, ученый подготовил оригинальную актуальную статью, он новатор, а издательство публикует, тиражирует статью и, по сути, является инноватором, реализатором научной идеи.

В рамках настоящей статьи осветим основные направления модернизации транспортной системы и нормативно-правового обеспечения данного процесса.

Не вызывает сомнений, что транспорт представляет собой сложнейшую общественную систему. Транспортная техника является только одним из элементов этой системы, включающей соответственно различную инфраструктуру и предприятия: морские и речные порты, железнодорожные станции, автомобильные вокзалы, ремонтные предприятия, бункеровочные и заправочные станции, логистические центры организации товародвижения, терминалы и др. Отмечается также, что в состав транспортной инфраструктуры входят учебные и научные институты, культурные и медицинские учреждения и др.[2] Модельный закон о транспортной деятельности определяет транспортную систему как технологически взаимосвязанную систему транспортных средств, транспортных коммуникаций, транспортной инфраструктуры независимо от формы собственности, систем регулирования их взаимодействия.[3]

В научной литературе последних лет уделяется значительное внимание необхо-

---

[1] См.: Послание Президента В.В.Путина Федеральному Собранию РФ // Российская газета. 2012. 13 декабря.

[2] См.: Костров В.Н. Государственное регулирование на транспорте: учеб. пособие для вузов / В.Н. Костров, А.А. Локтев, А.И. Телегин, М.А. Государев; под общей ред. проф., д.э.н. В.Н. Кострова, проф. д.т.н. А.И.Телегина. – Изд. 3-е, исправ. и доп. – Н.Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии государственной службы, 2007. С.7.

[3] Модельный закон о транспортной деятельности (Принят в г.Санкт-Петербурге 31.10.2007 Постановлением 29-8 на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. – 2007. – №41. – С. 173–199.

димости модернизации транспортной системы России, региональных транспортных систем и отдельных их элементов.[1] Практическая полезность модернизационных процессов в этой сфере объясняется тем, что задача транспорта – опередить в своем развитии и обеспечить социально-экономическое развитие страны. Транспорт является одной из базовых инфраструктурных отраслей народного хозяйства страны. Степень его развития и эффективность работы оказывают прямое действие на взаимосвязь всех отраслей промышленности, сельского хозяйства, конкурентоспособность продукции российского производства. Уровень развития транспорта влияет на качество жизни населения, миграцию трудовых ресурсов. Транспортная система направлена на удовлетворение потребностей экономики и населения страны в перевозках, надежный внутренний и международный товарообмен при соблюдении требований национальной, экономической и экологической безопасности, планомерное и пропорциональное развитие наземных, водных и воздушных путей сообщения на перспективу, региональную транспортную обеспеченность, а также мобилизационную готовность к выполнению перевозок в чрезвычайных ситуациях.[2]

Модернизация транспортной системы обеспечивается, кроме всего прочего, созданием нормативно-правовой базы, отвечающей складывающимся в стране социально-экономическим условиям (необходимость обеспечить безопасность в условиях изношенного транспортного парка и инфраструктуры, преодоление последствий экономического кризиса, вступление во Всемирную торговую организацию и т.д.). В этой связи в последние годы была проделана значительная работа. Соответственно изменяющимся условиям происходит постоянное изменение, совершенствование нормативных правовых актов.

В Российской Федерации действует ряд кодифицированных актов, посвященных отдельным отраслям транспорта. В этой связи назовем *Кодекс внутреннего водного транспорта* (КВВТ) от 07.03.2001 №24-ФЗ, регулирущий отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации. В свете заявленной темы отметим изменения и дополнения в КВВТ, внесенные в июле 2012 года, посвященные портовому контролю. Изменения в кодекс, очевидно, были вызваны необходимостью модернизации системы безопасности на внутреннем водном транспорте.

Кодекс торгового мореплавания от 30.04.1999 №81-ФЗ в связи с возросшим интересом Президента и Правительства РФ к возможностям арктических широт в июле

---

[1] См.: Банщикова А.А. Оценка эффективности в модернизацию региональной транспортной системы // Вестник транспорта Поволжья. – 2012. – №1; Волченко С.В. Обоснование мероприятий по модернизации транспортной системы на основе обследования пассажиропотоков // Вестник ВолгГАСУ. Сер.: Стр-во и архит. – 2008. – №12 (31); Гусев С.А. Логистические подходы в модернизации городского пассажирского транспорта // Вестник МГОУ. Серия «Экономика». – 2011. – №2; Ларин О.Н., Вязовский В.В. Развитие транзитного потенциала транспортной системы как фактор повышения предпринимательской активности в регионе // Вестник ЮУрГУ. – 2011. – №41; Морозова И.А. Разработка и реализация стратегии развития транспортной инфраструктуры на основе использования маркетингового инструментария. М.: Дашков и К, 2008; Морозова И.А. Государственно-частное партнерство как условие и фактор модернизации и развития транспорта и его инфраструктуры // Приволжский торгово-экономический журнал. – 2011. – №4; Телегин А.И., Ничипорук А.О. Развитие перевозок грузов внутренним водным транспортом в свете транспортной стратегии России на период до 2030 года и зарубежного опыта // Вестник транспорта Поволжья. – 2011. – №5(29); Ханалиев Г.Н. Модернизация сбалансированного развития транспортного комплекса // Социально-экономические явления и процессы. – 2012. – №3(037) и др.

[2] См.: Ярутич А.Ю. Согласованное и опережающее развитие транспортной системы России как фактор российской экономики // Власть. – 2007. – №11. С. 51.

2012 года дополнился положениями о плавании в акватории Северного морского пути.

Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (Федеральный закон от 08.11.2007 №259-ФЗ) регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации. Последние внесенные в данный устав дополнения, как и в рассмотренном ранее документе, касаются усиления государственного надзора за соблюдением требований безопасности.

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (Федеральный закон от 10.01.2003 №17-ФЗ) регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта. В соответствии с изменениями в данный документ, внесенными в июне 2012 года, усовершенствованы некоторые нормативные определения (в частности, более удачно сформулировано определение пассажира), изменены некоторые положения об ответственности перевозчика, а также изменена терминология в связи со вступление России во Всемирную торговую организацию. На примере данного документа видно, как законодатель оперативно реагирует на изменения в экономической сфере и вносит соответствующие изменения в законодательные акты в области транспорта.

Одной из главных целей модернизации транспортной системы в России является обеспечение ее безопасности. Представляется, что в настоящее время она обеспечена не в должной мере: в 2011 и 2012 годах в России произошло по пять аварий на *железнодорожном транспорте*, в 2013 в результате схода поезда с рельс погибли два человека; на *авиационном транспорте* за последние два года произошло около пятидесяти катастроф разного масштаба; на *речном транспорте* страшным примером является крушение теплохода Булгария, унесшее 122 жизни 10 июля 2011 года; в области *морского транспорта* вспомним крушение платформы «Кольская» 18 декабря 2011, стоившее 53 жизней; потери на *автодорогах* поражают своими масштабами (за 2012 год погибло 4 263 человека, ранено – 42 913). Снижению аварийности на транспорте, повышению уровня транспортной безопасности должны способствовать следующие нормативные правовые акты: Федеральный закон от 01.07.2011 №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности», Указ Президента РФ от 16.03.2010 №321 «О мерах по организации комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 23.12.2011 №1115 «О единой автоматизированной информационной системе технического осмотра транспортных средств», Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 №620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта», Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 №623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» и другие. К нормативному обеспечению безопасности транспорта российское общество проявляет особенный интерес: к примеру, дискуссия по поводу допустимого уровня алкоголя в крови водителя, ужесточение ответственности за «пьяную» езду и т.д.

Поскольку сложившаяся система рыночной экономики требует гарантий возмещения ущерба в связи с транспортными происшествиями, законодатель создал и постоянно совершенствует требования в области страхования и гражданско-правовой ответственности на транспорте. Соответствующие положения присутствуют в упомянутых Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Кодексе тор-

гового мореплавания Российской Федерации, уставах автомобильного и наземного электротранспорта и железнодорожного транспорта, также указанным вопросам посвящены специальные акты. Речь идет о Федеральном законе от 25.04.2002 №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», постановлениях Правительства РФ от 07.05.2003 №263 «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», от 08.12.2005 №739 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии» и другие.

На модернизацию транспортной системы России непосредственно направлено Постановление Правительства РФ от 05.2001 №848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Целями данной программы заявлены развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. Для реализации этих целей постановление отмечает необходимость решения следующих задач: развитие путей сообщения (автомобильные дороги общего пользования, железнодорожные линии, внутренние водные пути); строительство скоростных автомобильных дорог и железнодорожных линий для организации скоростного пассажирского движения; формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения; развитие аэропортовой сети (аэропорты-хабы, внутрироссийские узловые и местные аэропорты); увеличение пропускной способности российских морских портов; комплексное развитие транспортных узлов, включая терминально-логистические центры; повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров; обновление парков транспортных средств, состава морского и речного флота; обеспечение транспортной безопасности; развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте; формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями.

Программа, разделенная на ряд подпрограмм («Развитие экспорта транспортных услуг», «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт», «Гражданская авиация», «Государственный контроль и надзор в сфере транспорта») содержит план конкретных мероприятий, сроки их проведения и объемы финансирования.

Таким образом, краткий обзор нормативных правовых актов в сфере транспорта позволяет отметить, что руководство страны, законодатели серьезно заинтересованы вопросами модернизации транспортной системы России. Понимая необходимость четких, отвечающих современным условиям, норм в области транспорта Президент РФ, органы законодательной и исполнительной власти совершенствуют нормативно-правовую базу в этой области.

Список литературы:

[1] Модельный закон о транспортной деятельности (Принят в г.Санкт-Петербурге 31.10.2007 Постановлением 29-8 на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. – 2007. – №41.
[2] Банщикова А.А. Оценка эффективности в модернизацию региональной транспортной системы // Вестник транспорта Поволжья. – 2012. – №1.

[3] Большой энциклопедический словарь. М.: Изд-во «Большая юридическая энциклопедия», 2005.
[4] Волченко С.В. Обоснование мероприятий по модернизации транспортной системы на основе обследования пассажиропотоков // Вестник ВолгГАСУ. Сер.: Стр-во и архит. – 2008. – №12 (31).
[5] Гусев С.А. Логистические подходы в модернизации городского пассажирского транспорта // Вестник МГОУ. Серия «Экономика». – 2011. – №2.
[6] Зеленов Л.А., Зеленов П.Л., Владимиров А.А. Философские проблемы модернизации. – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2011.
[7] Иноземцев В.Л. Будущее России в новой модернизации //Экономист. – 2010. – №10.
[8] Костров В.Н. Государственное регулирование на транспорте: учеб. пособие для вузов / В.Н.Костров, А.А.Локтев, А.И.Телегин, М.А.Государев; под общей ред. проф., д.э.н. В.Н. Кострова, проф. д.т.н. А.И.Телегина. – Изд. 3-е, исправ. и доп. – Н.Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии государственной службы, 2007.
[9] Ланцов С.А. Теория политической модернизации и становление парламентской демократии в России // Правоведение. – 1995. – №4-5.
[10] Ларин О.Н., Вязовский В.В. Развитие транзитного потенциала транспортной системы как фактор повышения предпринимательской активности в регионе // Вестник ЮУрГУ. – 2011. – №41.
[11] Морозова И.А. Государственно-частное партнерство как условие и фактор модернизации и развития транспорта и его инфраструктуры // Приволжский торгово-экономический журнал. – 2011. – №4.
[12] Морозова И.А. Разработка и реализация стратегии развития транспортной инфраструктуры на основе использования маркетингового инструментария. М.: Дашков и К, 2008.
[13] Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: 1996.
Панарин А.С. Модернизация в современной России // Вестник моск. ун-та. сер.18. – Социология и политология. – 2000. №1.
[14] Послание Президента В.В.Путина Федеральному Собранию РФ // Российская газета. 2012. 13 декабря.
[15] Телегин А.И., Ничипорук А.О. Развитие перевозок грузов внутренним водным транспортом в свете транспортной стратегии России на период до 2030 года и зарубежного опыта // Вестник транспорта Поволжья. – 2011. – №5(29).
[16] Ханалиев Г.Н. Модернизация сбалансированного развития транспортного комплекса // Социально-экономические явления и процессы. – 2012. – №3(037).
[17] Шевчук И.И. К вопросу о модернизации // Вестник Российского философского общества. – 2010. – №1.
[18] Ярутич А.Ю. Согласованное и опережающее развитие транспортной системы России как фактор российской экономики // Власть. – 2007. – №11.

TO THE QUESTION OF LEGAL FRAMING OF THE RUSSIAN TRANSPORT SYSTEM MODERNIZATION

S.N. Kozhevnilov, F.S. Sosenkov

Key words: *modernization, transport system, legal framing.*

The course for modernization of all basic spheres of Russian society and state is taken due to the necessity of their reforming. The article takes a look at the main directions of transport system modernization and legal framing.

УДК 34

А.М. Лазарев, *к.ю.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
А.И. Синяев, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

«ДОБРОВОЛЬНЫЕ» ПОЖЕРТВОВАНИЯ В РОССИЙСКОМ УГОЛОВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Ключевые слова: *спонсирование, пожертвования, коммерческие структуры.*

В статье рассмотрены вопросы правомерности спонсирования коммерческими структурами должностных лиц, государственных и муниципальных учреждений и других представителей власти в современной России.

В настоящее время проблема добровольности пожертвований физических и юридических лиц в пользу должностных лиц государственных органов, органов местного самоуправления, государственных и муниципальных учреждений, правоохранительных органов очень актуальна. Фактически, это добровольно-принудительное спонсирование коммерческими структурами и гражданами представителей власти. Давление на «спонсоров» не всегда бывает заметно. Часто органы предлагают добровольно оплатить какие-либо мероприятия, сделать ремонт здания органа власти, перечислить деньги в фонды, обновить материально-техническую базу за свой счет. Средством давления в таких случаях является сам статус органа государственной власти, который просит выделить средства. И часто не имеет значения материальное положение организаций с которых взимаются пожертвования.

А.Н. Халиков считает, что такое наглое и неприкрытое вымогательство денежных средств развращает и сами коммерческие структуры. Они ждут определенного покровительства и попустительства своей деятельности в ответ на свои «подарки». Из этого вытекают недобросовестная конкуренция, неуплата налогов и сборов, некачественный товар, несоблюдение санитарных или противопожарных правил [1], укрывательство от налогов крупных денежных сумм.

Проблема квалификации данных деяний состоит в том, что пожертвования вымогаются открыто, а также в том, что в российском законодательстве вообще не раскрывается понятие коррупции. П. Яни говорит о том, что проблема разграничения получения взятки и спонсорской помощи, оказываемой в «обмен» на совершаемые чиновниками действия в интересах «спонсоров» постоянно возникает в правоприменительной практике. По смыслу таких противоправных действий образуется состав преступления предусмотренный ст. 290 УК РФ. Но в данной статье прямо не упоминаются, ни корыстные побуждения, ни желание извлечь какую-либо выгоду [2]. Также он думает, что разрешение проблемы требует законодательного ответа на вопросы:

1. Является ли корыстный мотив обязательным признаком получения взятки? Если корыстный мотив является обязательным, то не образует состава получения взятки приобретение благ через коммерческие структуры или граждан не для собственного обогащения или обогащения родных, близких ему лиц. Но в таком случае, термин «корысть» понимается слишком узко.

2. Каково содержание корыстного мотива, обязательно ли он предполагает обогащение исключительно должностного лица или его близких?

Так в чем же состоит корыстный мотив? Согласно постановлению Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о взяточничестве и коммерческом подкупе» получение взятки есть не только принятие ее самим должностным лицом, но и предоставление имущественных выгод родным и близким должностного лица с

его согласия либо если он не возражал против этого и использовал свои служебные полномочия в пользу взяткодателя.

Применительно же к ситуации когда ценности, выгоды, услуги принимаются должностным лицом в общественных или государственных интересах, то не образуется состава взяточничества. Таким, например, будет случай, когда руководитель государственного органа принимает компьютерное оборудование или оргтехнику, необходимые для эффективной работы учреждения, обещая предоставить этой организации определенные преимущества. Такой позиции придерживается профессор Волженкин [3]. Чтобы принятие этих средств нельзя было расценить как взятку, планируемое чиновником расходование пожертвованных средств должно обеспечивать указанную законную деятельность.

В соответствии с принятым практикой узким подходом в понимании корыстного мотива, разграничить случаи получения взятки и «спонсорской» помощи нужно, руководствуясь критерием: взяткой является получение ценностей чиновником для удовлетворения своих личных интересов. В иных случаях принятия пожертвований взятки нет (но может быть другой состав преступления, например, превышение должностных полномочий). Главное, чтобы чиновник не планировал в результате такого распоряжения извлечь выгоду. Также, если пожертвованные средства расходуются не по целевому назначению или чтобы удовлетворить карьеристские устремления должностного лица выслужиться перед начальством, то он стремится удовлетворить свой личный интерес за чужой счет. Тогда получение пожертвований в указанных целях является взяткой.

Также хочется провести различие между подарком, предусмотренным ст. 575 ГК РФ и взяткой. Право принять подарок возникает у должностного лица, если стоимость ценностей не превышает 3-х тысяч рублей и их передачу можно расценить в качестве обычного подарка т.е. только если вознаграждение не имело характера подкупа, не обусловливало соответствующее поведение должностного лица и если вознаграждение не передавалось лицу за незаконные деяния. Думается, что сумма в 3 тысячи рублей и является границей разделяющей подарок и взятку. Однако не все так просто.

Волженкин считает, что необходимость разграничивать подарок и взятку очевидна. Взятка-подкуп, обычно опаснее взятки-благодарности. Если ценность полученного в знак благодарности предмета явно малозначительна и со стороны вручившего его это был сугубо знак признательности, то следует говорить лишь о должностном проступке, не достигающем той степени общественной опасности, которая требуется для преступления. Однако ни о каком подарке и речи не идет, когда вознаграждение вымогается под угрозой совершения деяний влекущих нарушение законных интересов взяткодателя, или вознаграждение, переданное как подкуп, или как благодарность за совершенное им незаконное действие (бездействие), а также если это пожертвование было передано по частям, не превышающим 3 тысяч рублей. Естественно, в таких случаях совершается единое преступление, а не неоднократные подарки [4].

Квалифицируя требование передать «добровольное» пожертвование как взятку нельзя не упомянуть, что разнообразное выполнение работ не будет считаться предметом взятки, так как существующее толкование услуг имущественного характера как категории «услуги» довольно узко и не включает в них выполнение работ. Значит взяткой нельзя будет признать бесплатное строительство дома, дачи, ремонт. Прощение долга также проблемно отнести к услугам. В такой ситуации наиболее правильна позиция П. Яни. Услуги необходимо трактовать более широко – как любые имущественные выгоды, потому как гражданское законодательство не знает термина «услуги имущественного характера», правоприменитель вправе трактовать это понятие шире [5].

Хочется также отдельно упомянуть «добровольные пожертвования» в государственных и муниципальных учреждениях. В некоторых родильных домах при выписке женщина должна подарить такому учреждению чистящие средства, пачку бумаги

для офисной техники и другие канцелярские принадлежности. Директор научных программ Независимого института социальной политики С. Шишкин утверждает, что противников «подношений» среди врачей осталось не более 10%. Еще более серьезной проблемой А.В. Шнитенков считает ситуацию в ВУЗах, где преподаватели нередко за вознаграждение выставляют оценки за зачеты и экзамены [6]. И в данном случае они являются должностными лицами, так как у них появляются организационно-распорядительные полномочия в отношении студентов. Существует и иной способ получения незаконного вознаграждения, когда студенту предлагается перечислить денежные средства как спонсорскую помощь, например, для кафедры. А в средних общеобразовательных учреждениях учителя заказывают подарки по случаю окончания детьми учебного заведения.

В 2005 году в Москве уволили директоров 13 средних школ, а материалы на заведующую детсадом передали в прокуратуру. Выяснили, что в 80 школах Москвы за поступление в школу берут до 12 тысяч рублей, а также собирается «добровольная помощь» каждый месяц через фонды, причем в некоторых из этих фондов руководителем являлись директора или заместители директоров. Ну а подарки школе после окончания учебы вообще «святое дело». Также для покрытия бюджета школы берут «добровольные пожертвования» и учебной литературой, и мебелью, и компьютерами [7].

В соответствии со ст. 521 Закона РФ «Об образовании» учредители образовательных учреждений дошкольного образования вправе устанавливать плату, взимаемую с родителей за содержание ребенка. Такой размер платы не может превышать 20% затрат на содержание ребенка. Но на практике персонал детского сада неофициально сообщает родителям, что нужно сдавать деньги на содержание, ремонт детского сада или иные нужды учреждения. Чтобы «завуалировать» незаконные действия, решения о внесении пожертвований и их сумма фиксируются в протоколах родительских собраний, либо никак не регистрируются.

В конце хочу показать разные точки зрения на решение проблемы «добровольных пожертвований».

П. Яни считает, что нужно изменить толкование незаконного оказания услуг имущественного характера в даче взятки. Под незаконным оказанием услуг имущественного характера предлагается понимать предоставление лицу любых имущественных выгод, в том числе освобождение его от имущественных обязательств либо предоставление без эквивалентного имущественного возмещения благ, стоимость которых можно установить, в том числе, с учетом цен, сформированных на рынке незаконных услуг (прощение долга, ремонт квартиры, строительство дачи, передача имущества, оказания услуг сексуального характера и т.п.). И моментом окончания преступления следует считать с начала выполнения действий, непосредственно направленных на приобретение должностным лицом имущественных выгод.

А.В. Шнитенков выработал свое решение данной проблемы. Оно заключается в: 1) запрете на принятие подарков всех категорий служащих, 2) непринятии установления минимального размера взятки, а введении понятия малозначительной взятки, 3) разделении статьи о даче взятки на две: получении взятки-вознаграждения (заранее не обусловленной взятки) и получении взятки-подкупа (заранее обусловленной взятки), 4) предусмотрении статьи за получение незаконного вознаграждения служащим государственных органов, органов местного самоуправления, организаций, не являющимся должностными лицами.

Наконец, А.Н. Халиков склоняется к созданию нового состава преступления: вымогательстве с использованием должностных полномочий. Такой состав преступления должен носить формальный характер – преступление должно считаться оконченным с момента требования передачи чужого имущества, независимо от того, в какой форме, на какие цели и куда именно оно могло быть направлено.

Список литературы:

[1] Халиков А.Н. «Добровольные пожертвования», или Новый вид коррупции // Российская юстиция, 2005 г., №8.
[2] Яни П. Корысть как признак получения взятки // Законность, 2010 г., №2. с. 22–28.
[3] Волженкин Б.В. Служебные преступления. СПб., 2005, с. 188–189.
[4] Волженкин Б.В. «Обычный подарок» или взятка? // Законность, 1997 г., №4.
[5] Яни П. Вопросы квалификации взяточничества // Законность, 2013 г., №3, с. 16–21.
[6] Шнитенков А.В. Обычный подарок для служащего: проблемные вопросы законодательной регламентации // Юрист, 2004 г., №9.
[7] Новоселова Е. Взятка в уставе // Российская газета, 2005 г., №118.

THE SO-CALLED CHARITY IN RUSSIAN CRIMINAL LAW

A.M. Lazarev, A.I. Sinyaev

Key words: *sponsorship, charity, commercial establishments.*

The article is devoted to the problems of legality of sponsorships of officials, municipal and state institutions and other authorities by commercial establishments in modern Russia.

УДК 34

Л.А. Маслянова, *заместитель начальника отдела статистики и анализа социально-экономического развития департамента экономического развития, инвестиций и предпринимательства администрации г. Нижнего Новгорода*
603082, г. Нижний Новгород, Кремль, корп. 5
Н.В. Чих*, к.ю.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г.Н.Новгород, ул. Нестерова 5А

О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕТРОПОЛИТЕНОВ В РОССИИ

Ключевые слова: *метрополитен, транспорт, транспортное право*

В статье рассматриваются вопросы, связанные с недостаточностью нормативных актов, регулирующих деятельность метрополитенов в России и определяющих их правовые, организационные и экономические основы.

Правовую основу функционирования российских метрополитенов составляет множество различных нормативных правовых актов. Однако, они призваны обеспечивать регулирование отдельных аспектов деятельности метрополитена.

Прежде всего, перевозки, осуществляемые метрополитеном, регулируются нормами гл. 40 ГК РФ «Перевозка». Это вызвано тем, что данный вид транспорта бесспорно транспорт общего пользования. В соответствии с общими положениями о перевозке перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

К вопросу о правовом регулировании метрополитенов следует отнести обязательность исполнения метрополитенами требований законодательства о транспортной безопасности[1], о промышленной безопасности опасных производственных объектов, о

[1] Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

пожарной безопасности[1], о санитарно-эпидемиологическом благополучии населения[2], в трудовом и бюджетном законодательстве, а также в изданных в их развитие подзаконных правовых актах.

Деятельность метрополитенов в России регулируется документами, согласованными Международной Ассоциацией «Метро», такими как:

– Правилами технической эксплуатации метрополитенов РФ от 16.02.1995, устанавливающими основные положения и порядок работы метрополитенов и их работников, основные размеры, нормы содержания сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации;

– Инструкцией по сигнализации на метрополитенах РФ от 31.01.2003, устанавливающей систему сигналов, относящихся к движению поездов и маневровой работе, а также типы сигнальных приборов, при помощи которых эти сигналы подаются;

– Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах России от 12.02.2003, устанавливающей порядок приёма, отправления, пропуска поездов, а также производства манёвров при различных устройствах сигнализации, централизации и блокировки на станциях[3].

Деятельность метрополитенов в части выполнения обязанности по выплате компенсации в счет возмещения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном, регулируется Федеральным законом от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (далее – Закон №67 -ФЗ). Порядок и условия возмещения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном, регулируется главой 6 указанного Федерального закона. При этом юридическое лицо, осуществляющее перевозки пассажиров метрополитеном, несет ответственность за причинение вреда их жизни и здоровью независимо от наличия (отсутствия) договора страхования[4].

При этом, если пассажир получает вред, находясь в вагоне метро, то возмещение вреда должно осуществляться по правилам Закона №67-ФЗ, а получение вреда на территории метрополитена предполагает его возмещение в порядке, установленном Федеральным законом от 27 июля 2010 г. № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте».

---

[1] Правила пожарной безопасности на метрополитенах (утв. МПС СССР 14.04.1988 № ЦУО/4583) (вместе с «Нормами оснащенности первичными средствами пожаротушения подземных сооружений и подвижного состава метрополитенов», утв. МПС СССР 06.09.1982).

[2] См. Федеральный закон от 30 марта 1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения»; Санитарные правила эксплуатации метрополитенов, утвержденные Постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 30 мая 2003 г. № 110 «О введении в действие Санитарных правил эксплуатации метрополитенов. СП 2.5.1337-03»; Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 30.05.2003 № 110 (ред. от 30.04.2010) «О введении в действие «Санитарных правил эксплуатации метрополитенов. СП 2.5.1337-03» (вместе с «СП 2.5.1337-03. 2.5. Гигиена и эпидемиология на транспорте. Санитарные правила эксплуатации метрополитенов. Санитарно-эпидемиологические правила», утв. Главным государственным санитарным врачом РФ 29.05.2003).

[3] Комментарий к Уголовному кодексу РФ /под ред. В.Т. Томина, В.В. Сверчкова. – 9-е изд., перераб. и доп.-М.: Издательство Юрайт, 2013 – Серия: Профессиональные комментарии, стр. 761–762.

[4] См.: п. 7 Постановления Правительства РФ от 15.11.2012 № 1164 «Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего».

Деятельность метрополитенов также регулируется правилами пользования метрополитена, действующими на территории муниципального образования, имеющего метрополитен.

Несмотря на такое множество нормативных правовых актов, все они регулируют отдельные вопросы, связанные с разграничением собственности на имущество метрополитена и организацией деятельности данного вида транспорта (правила пользования метрополитеном, правила эксплуатации метрополитенов). Такое регулирование носит фрагментарный характер, преимущественно на уровне субъектов Российской Федерации, что создает угрозы для обеспечения прав граждан при оказании услуг метрополитенами, а также проблемы при обеспечении прав хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность по оказанию услуг метрополитенами.

Более того, в настоящее время в российском законодательстве отсутствует четкое законодательное определение понятия «метрополитен», несмотря на то, что данный термин употребляется во многих законодательных актах. Данный круг вопросов относится к сфере гражданского законодательства и находится в исключительном ведении Российской Федерации. При этом полномочия по организации транспортного обслуживания населения в пределах поселений действующим законодательством отнесены к вопросам местного значения.

Таким образом, сложившаяся ситуация очевидно нуждается в пересмотре и не соответствует реалиям современной действительности. Учитывая, что в сутки по стране метрополитенами перевозится более 10 млн. пассажиров, представляется крайне необходимым в законодательстве Российской Федерации на федеральном уровне определить правовые, организационные и экономические условия функционирования метрополитенов.

Например, деятельность Московского метрополитена в настоящее время регулируется весьма скупо Постановлением Правительства Москвы от 15.09.1992 № 748 «Об особенностях работы Московского метрополитена как объекта городской собственности».

Ранее предпринимались попытки изменить данную ситуацию. Был разработан Законопроект № 463828-4 «О внесении изменений в статьи 1 и 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Законопроект №463828-4), на основании которого предполагалось включить в Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Закон № 17-ФЗ) определение метрополитена и распространить на него действие Закона № 17-ФЗ. Однако Законопроект № 463828-4 объективно был отклонен на том основании, что Закон № 17-ФЗ не содержит специальных норм в отношении деятельности метрополитена. Проблемы, затронутые авторами Законопроекта № 463828-4, должны быть решены не путем внесения изменений в Закон № 17-ФЗ, а посредством принятия отдельного федерального закона, регулирующего весь комплекс вопросов функционирования метрополитенов в Российской Федерации.

Так, Минтрансом России был подготовлен законопроект «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Принятие данного законопроекта целесообразно по целому ряду социально-экономических и правовых причин.

Во-первых, в связи с ускоренными темпами автомобилизации крупные российские города столкнулись с необходимостью решения проблем организации дорожного движения, в том числе перевозок городским общественным транспортом. При этом те виды общественного транспорта, которые осуществляют перевозки пассажиров по автомобильным дорогам в городах, испытывают те же самые сложности в передвижении, что и личный автотранспорт, и не способны оказывать приемлемых по качеству транспортных услуг населению.

Во-вторых, при формировании федерального законодательства о городском пас-

сажирском транспорте метрополитен был исключен из сферы его правового регулирования, иные виды (в том числе и перспективные) внеуличного транспорта не получили какого-либо конкретного правового закрепления. В советское время метрополитен относился к сфере правового регулирования железнодорожного транспорта, однако, с формированием законодательства о железнодорожном транспорте метрополитен был исключен из сферы действия соответствующих законов.

При этом функционирование метрополитенов характеризуется целым рядом особенностей, не позволяющих применять по отношению к нему положения законодательства, регулирующего деятельность железнодорожного транспорта. Это различие в их технологическом и организационно-правовом механизме функционирования, субъектном составе, а также то обстоятельство, что железнодорожный транспорт, в отличие от метрополитенов, является единым технологическим комплексом, охватывающим всю сеть железных дорог.

Кроме того, распространение на метрополитены положения о железнодорожном законодательстве повлечет необходимость применения по отношению к ним закрепленных в законодательстве норм о конкуренции в сфере перевозок пассажиров, и положений, определяющих порядок взаимодействия перевозчиков и владельцев инфраструктуры.

В этой связи подготовка нового законопроекта, самостоятельно регулирующего деятельность метрополитена, является особенно актуальной.

В-третьих, учитывая зарубежный опыт, перспективными являются проекты интеграции транспортных возможностей метрополитена, железнодорожного транспорта, иных видов внеуличного транспорта для организации пассажирских перевозок внутри поселений и агломераций. Законодательной базы для реализации таких проектов в России в настоящее время нет.

В-четвертых, механизмы организации транспортного обслуживания населения метрополитенами и иными видами внеуличного транспорта в настоящее время осуществляются исходя из сложившейся практики в соответствующих регионах, что приводит к утрате единства регулирования, в том числе в вопросах технической эксплуатации, правил движения и т.п. вопросах.

Как отмечает Министерство транспорта РФ[1], *принятие документа особенно актуально,* поскольку метрополитены имеют целый ряд особенностей, не позволяющих применять к ним положения законодательства о железнодорожном транспорте.

Проект Федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» призван восполнить долгое время существующий пробел в правовом регулировании метрополитена, который возник при формировании российского законодательства в сфере городского пассажирского транспорта, железнодорожного транспорта и иных отраслей законодательства. Предмет правового регулирования законопроекта составляют преимущественно гражданско-правовые отношения, возникающие, с одной стороны, между пассажирами и метрополитеном, с другой стороны, между заказчиком и исполнителем транспортного обслуживания. Кроме этих вопросов, законопроект призван установить понятийный аппарат, основные цели и способы государственного регулирования метрополитенов и других видов внеуличного транспорта.

Законопроект определяет несколько существенных признаков внеуличного транспорта исходя из актуальных потребностей его развития:

1) внеуличный транспорт осуществляет пассажирские перевозки внутри населенных пунктов по выделенным линиям;

[1] См. Стрельникова И.А. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности// Современное право, 2012, № 1. Система Консультант Плюс.

2) линии внеуличного транспорта не входят в состав автомобильных дорог и не имеют с ними одноуровневого пересечения.

Законопроект определяет метрополитен как вид электрифицированного городского внеуличного (подземного, наземного, надземного) пассажирского транспорта, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров и багажа по линиям, изолированным от линий иных видов транспорта и беспрепятственного прохода к путям пешеходов[1]. Подобное определение позволяет учитывать все современные тенденции развития метрополитена в России, в том числе строительство т.н. «легкого метро», а также подчеркивает внутригородской и в то же время внеуличный характер функционирования метрополитена, что отграничивает его, с одной стороны, от городского наземного электрического транспорта, а с другой стороны – от пассажирского железнодорожного транспорта, в том числе осуществляющего пригородные перевозки. Подобное разграничение полностью отражает сложившуюся практику организации деятельности указанных видов транспорта, в том числе распределение полномочий и финансовой ответственности по уровням государственной власти и местного самоуправления.

Помимо этого, организация работы метрополитенов и иных видов внеуличного транспорта в настоящее время осуществляется исходя из сложившейся практики в соответствующих регионах. Основное назначение законопроекта – *сформировать единую систему регулирования метрополитенами,* в том числе в вопросах технической эксплуатации и правил движения.

Принятие закона позволит устранить вышеперечисленные проблемы и будет способствовать развитию метрополитена с целью улучшения обслуживания населения городов пассажирскими перевозками, которое заключается в:

– уменьшении времени на передвижение населения;

– повышении комфортности передвижения;

– разгрузке улиц от подвижного состава наземных видов транспорта;

– снижению аварийности на наземном транспорте и улучшению экологической ситуации в населенных пунктах.

К сожалению, на сегодняшний день законопроект не внесен в ГД ФС РФ, его текст опубликован на сайте Минтранса России.

Список литературы:

[1] Комментарий к Уголовному кодексу РФ /под ред. В.Т. Томина, В.В. Сверчкова. – 9-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2013 – Серия: Профессиональные комментарии, стр. 761–762.

[2] Стрельникова И.А. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности// Современное право, 2012, № 1. Система Консультант Плюс.

LEGAL REGULATION OF UNDERGROUND RAILWAY IN RUSSIA

L.A. Maslianova, N.V. Chih

Keywords: *underground railway, transport, transport law*

The article takes a look at the questions concerning understate of legal acts regulating work of underground railway in Russia and defining their legal, organizational and economic principles.

[1] Проект Федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

УДК 34

***Н.С. Мельникова**, студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

К ВОПРОСУ О ПОЛНОМОЧИЯХ ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОТА

Ключевые слова: *местное самоуправление, муниципальный транспортны комплекс.*

В данной статье анализируются базовые правовые основы местного самоуправления в Российской Федерации и раскрывается значение деятельности компетентных органов в функционировании муниципального транспортного комплекса.

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем и качество транспортных услуг во многом связаны с социально-экономическими процессами, происходящими во всех сферах общественной жизни страны. Транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он мобилизует возможности отдаленных и слаборазвитых регионов, позволяет расширить масштабы производства, наладить связь между производством и потребителями.

Транспортная система Российского государства состоит из подсистем, одной из которых является муниципальный транспорт, играющий особую роль в жизни общества. Конституция Российской Федерации создала прочную юридическую базу для реализации прав и свобод граждан, в том числе и для свободы передвижения, обеспечила поддержку беспрепятственного, по своему усмотрению, перемещения на любом виде транспорта в границах Российской Федерации вообще и на территориях муниципальных образований в частности[1].

В сфере транспорта полномочия органов местного самоуправления имеют в основном организационный характер. Например, органы местного самоуправления обязаны организовать и обеспечить транспортное сообщение внутри и между населенными пунктами муниципального образования; обеспечивать население транспортными услугами и т.д.

Органы местного самоуправления руководят транспортными предприятиями и организациями, находящимися в муниципальной собственности; осуществляют контроль за работой других транспортных предприятий и организаций, обслуживающих население; утверждают маршруты и графики движения местного транспорта; привлекают на договорных началах к транспортному обслуживанию населения предприятия и организации, действующие на подведомственной им территории; обеспечивают учет автомобилей и других видов механических транспортных средств организуют и контролируют обслуживание пассажиров на вокзалах, пристанях и аэропортах[2].

Полномочий органов местного самоуправления по вопросам транспорта не много. В основном они касаются пределов согласования различных аспектов развития транспорта. Например, согласно Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» с органами местного самоуправления согласовывается вопрос о примыкании железнодорожных подъездных путей к железнодорожным путям общего пользования, а также строительство новых железнодорожных подъездных путей.

Данным Законом установлено, что благоустройство привокзальных площадей

---

[1] См.: Зайцев Л.А. Государственное и муниципальное управление общественным транспортом. М., 2006. С. 48.

[2] См.: Скробов А.А. Системная и правовая организация муниципального управления социальным обеспечением в Российской Федерации: дис. канд. юрид. наук. Волгоград. 2006.

осуществляют органы местного самоуправления. А строительство, содержание и ремонт зданий железнодорожных вокзалов осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации за счет средств железных дорог и средств органов местного самоуправления[1].

Федеральным законом от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» установлено, что земли железнодорожного транспорта должны соответствовать градостроительным и экологическим требованиям, устанавливаемым, в том числе, органами местного самоуправления. Однако органы местного самоуправления не вправе вмешиваться в деятельность железнодорожного транспорта, связанную с перевозочным процессом, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Органы местного самоуправления должны оказывать предприятиям и учреждениям железнодорожного транспорта помощь в ликвидации последствий крушений, аварий, стихийных бедствий, угрожающих жизни и здоровью людей, безопасности движения и сохранности грузов, а также в условиях сложной криминогенной обстановки[2]. Порядок компенсации затрат органов местного самоуправления, связанных с оказанием помощи в ликвидации крушений, аварий, стихийных бедствий, определяется Правительством РФ.

Ущерб, причиненный железнодорожному транспорту в результате умышленного блокирования транспортных коммуникаций и иных незаконных действий, посягающих на его беспрепятственную и безопасную работу, возмещается, в том числе, органами местного самоуправления в случаях, если в результате их действий (бездействия) не были приняты необходимые меры для предупреждения и пресечения умышленного блокирования транспортных коммуникаций и иных незаконных действий в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации плата за перевозки пассажиров и их багажа по транзитным, пригородным и местным маршрутам перевозок пассажиров устанавливается перевозчиками по согласованию с субъектами Российской Федерации и (или) органами местного самоуправления в случаях предоставления ими дотаций на осуществление перевозок пассажиров и их багажа по указанным маршрутам за счет средств соответствующих бюджетов[3].

Необходимо также отразить деятельность органов местного самоуправления в той части их компетенции, которая касается управления транспортно – дорожным комплексом.

Основное внимание органов местного самоуправления, естественно, уделяется вопросам организации работы городского и междугороднего транспорта. В их в ведении может находятся пассажирский городской и междугородний автомобильный, а также электротранспорт (трамваи, троллейбусы, электрички и т.д.).

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления организуют транспортное обслуживание населения и муниципальных учреждений, осуществляют муниципальное дорожное строительство и содержание дорог местного значения[4].

В собственности муниципальных образований могут находиться транспортные

---

[1] Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18 – ФЗ (ред. от 19.07.2011) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»// Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф»

[2] Федеральный закон от 25.08.1995 № 153 – ФЗ (ред. от 10.01.2003) «О федеральном железнодорожном транспорте» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».

[3] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24 – ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».

[4] Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».

предприятия и организации, предприятия и организации, занимающиеся строительством и содержанием дорог местного значения. В местных бюджетах предусматриваются денежные средства, необходимые для осуществления органами местного самоуправления своих полномочий в этой сфере.

Осуществляя строительство, реконструкцию и ремонт дорог местного значения, органы местного самоуправления на договорной основе привлекают к этой работе предприятия и организации, расположенные на территории муниципального образования, но не входящие в состав муниципальной собственности.

Органы местного самоуправления на договорных началах привлекают также предприятия и организации к транспортному обслуживанию населения. Они согласовывают маршруты и графики движения для массовых пассажирских перевозок на подведомственной территории, контролируют обслуживание пассажиров на вокзалах, пристанях и в аэропортах; организуют работу предприятий дорожного хозяйства.

Органы местного самоуправления могут иметь муниципальные организации, оказывающие услуги по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств. Режим работы этих организаций устанавливается органами местного самоуправления.

В соответствии с действующим законодательством органы местного самоуправления вправе вводить налог на перепродажу автомобилей, сбор за парковку автотранспорта на территории муниципального образования.

Органы местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Органы местного самоуправления, также принимают меры необходимые для обустройства автомобильных дорог, которые находятся в их в велении, объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов, организуют их работу в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности, представляют информацию участникам дорожного движения о наличии таких объектов и расположении ближайших учреждений здравоохранения и связи, а равно информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог.

Единый механизм реализации публичной власти в Российской Федерации предполагает комплексное взаимодействие всех государственных и муниципальных органов в решении транспортных проблем. В Конституции Российской Федерации признается и гарантируется местное самоуправление как самостоятельный конституционный институт (ст. 12), который призван решать задачи, непосредственно связанные с обеспечением прав и улучшением жизни населения[1]. Результативность этой деятельности во многом зависит от активного участия муниципалитетов в оптимизации перевозок пассажиров и грузов.

Вместе с тем в настоящее время муниципальный транспортный комплекс, функционирующий в условиях затяжного экономического кризиса, испытывает значительные трудности. Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», несмотря на значительное количество внесенных в него изменений, оставил нерешенными вопросы, связанные с определением предметов ведения муниципальных образований и вытекающей из них компетенции органов местного самоуправления в сфере транспорта [4]. Имеют место случаи, когда органы местного самоуправления исполняют отдельные полномочия вообще без какого-либо основания, лишь в силу сложившейся ранее

[1] Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».

правоприменительной практики. Кроме того, в связи с новым этапом развития экономических отношений на транспорте, формированием рынка муниципальных транспортных услуг, наличием на нем значительной конкуренции появляются ранее не существовавшие проблемы, связанные с обеспечением безопасности всех видов перевозок на местном уровне; необходимостью введения действенного муниципального транспортного контроля, территориального планирования в области развития автомобильных дорог; определением требований к структуре и содержанию документации по развитию городских транспортных систем, порядка её разработки и утверждения.

Непрекращающееся реформирование федеральных органов власти, изменение их вертикали, структуры и функций усложняет реализацию как единой государственной, так и муниципальной политики, необходимой для устойчивого функционирования муниципального транспортного комплекса.

Федеральное законодательство, содержащее ряд пробелов, создает почву для нормотворческих ошибок в актах, принимаемых органами местного самоуправления в сфере перевозок пассажиров и грузов.

Вместе с тем представляется, что в дальнейшем, по мере совершенствования правового регулирования местного самоуправления, многие из названных в настоящей статье проблем будут преодолены.

Список литературы:

[1] Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
[2] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24 – ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
[3] Федеральный закон от 25.08.1995 № 153 – ФЗ (ред. от 10.01.2003) «О федеральном железнодорожном транспорте» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
[4] Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18 – ФЗ (ред. от 19.07.2011) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»// Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф»
[5] Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
[6] Зайцев Л.А. Государственное и муниципальное управление общественным транспортом. М., 2006.
[7] Скробов А.А. Системная и правовая организация муниципального управления социальным обеспечением в Российской Федерации: дис. канд. юрид. наук. Волгоград. 2006.

TO THE QUESTION OF LOCAL AUTHORITIES' POWERS IN THE SPHERE OF TRANSPORTATION

N.S. Melnikova

Key words: *local authorities, municipal transportation*

This article analyses basic legal foundations of local authorities in the Russian Federation and reveals the significance of activities of competent municipal structures in transportation functioning.

УДК 34

***В.Г. Николаев**, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ОТНЕСЕНИЯ ЗЕМЕЛЬ ВОДНОГО ТРАСНПОРТА К КАТЕГОРИЯМ ЗЕМЕЛЬ

Ключевые слова: *земля, категории земель, водный транспорт, земли водного транспорта.*

В статье рассмотрены особенности отнесения земель водного транспорта к категориям земель. Анализируется соответствующая нормативно-правовая база.

Вопросы правового режима использования земель организациями водного транспорта освещены в различных публикациях[1]. В указанных публикациях изложены вопросы исторического развития регулирования отношений по использованию земель и водных объектов для целей водного транспорта, отмечаются некоторые особенности землепользования организаций водного транспорта на объектах, непосредственно не связанных с судоходством. Частично обращалось внимание на двойственность правового регулирования использования земель непосредственно для нужд судоходства, что связано с наличием двух категорий земель, предназначенных для этих целей. В настоящей статье, не затрагивая уже рассмотренные в других публикациях вопросы, основное внимание уделено земельно-правовым аспектам неоднозначности правового регулирования использования земель непосредственно для нужд водного транспорта.

Напомним, что в соответствии с Земельным кодексом Российской Федерации (далее – ЗК) земельный фонд России делится по правовому режиму использования земель на 7 категорий. Одна категория – земли населенных пунктов – регулирует использование земель внутри черты населенного пункта. Остальные 6 категорий – вне черты населенных пунктов. В силу этого земельный участок под строительство или для функционирования любого объекта будет отнесен к какой-то категории вне населенного пункта (кроме земель запаса) или окажется в соответствующей территориальной зоне категории земель населенного пункта. Т.о. реализуются только две альтернативные возможности.

Иное дело земли водного транспорта. Только для них фактически существуют три возможности. Земельный участок, необходимый для объектов водного транспорта, может находиться на категориях земель:

1) населенных пунктов;

2) водного фонда;

3) специального назначения («земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения»).

На основании ст. 85 Земельного кодекса РФ (далее – ЗК), на землях населенных пунктов земельные участки для нужд водного транспорта могут предоставляться в

[1] Каков порядок использования земельных наделов морского и внутреннего водного транспорта? Центр юридической помощи. http://jurist-for-you.ru/113-kakov-poryadok-ispolzovaniya-zemelnyh-nadelov-morskogo-i-vnutrennego-vodnogo-transporta.html; Правовой режим земель водного транспорта / Земельное право. В.Х.Улюкаев, В.Э.Чуркин, В.В.Нахратов, Д.В.Литвинов. М., 2010; Сиваков Д.О. О правовом регулировании водно-земельных отношений // Журнал российского права. – № 1. – 2002; Сиваков Д.О. Право землепользования организаций внутреннего водного транспорта //Законодательство и экономика. – № 1. – 2004 и др.

территориальных зонах: «инженерных и транспортных инфраструктур»; «промышленной»; «рекреационной» (на берегу озер, водохранилищ, используемых для отдыха граждан и туризма). Строительство указанных объектов для нужд водного транспорта на этих землях должно вестись с учетом конкретных требований градостроительных регламентов для каждой территориальной зоны.

Земельные участки для целей функционирования водного транспорта могут предоставляться на землях категории «земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения» (далее – земли спецназначения) (ст. 87 ЗК). Имеется специальный вид этих земель – «земли транспорта» (ст. 90 ЗК).

Согласно п.4 ст. 90 ЗК, в правовом режиме земель транспорта введен специализированный правовой режим земельных участков «для целей обеспечения деятельности организаций и эксплуатации объектов морского, внутреннего водного транспорта: 1) размещения искусственно созданных внутренних водных путей; 2) размещения морских и речных портов, причалов, пристаней, гидротехнических сооружений, других объектов, необходимых для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции, ремонта наземных и подземных зданий, строений, сооружений, устройств и других объектов морского, внутреннего водного транспорта; 3) выделения береговой полосы.».

В абз. 5 п.4 ст. 90 ЗК установлено, что «Береговая полоса внутренних водных путей выделяется для работ, связанных с судоходством и сплавом по внутренним водным путям, вне территорий населенных пунктов. Порядок выделения береговой полосы и пользования ею определяется Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

Подчеркнем, что п. 4 ст. 90 ЗК называет основные цели использования земель для водного транспорта, но не определяет их порядок использования, отсылая к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ). Т.о. правовое регулирование использования этих земель из земельного перенесено в специализированное законодательство о водном транспорте.

Ст. 3 КВВТ определяет основные понятия «речной порт», «пункт отстоя», «инфраструктура внутренних водных путей». Отношение к земельному праву имеет содержание понятий «порт (причал)», «пункт отстоя», определяющее их через расположение воднотранспортного объекта на земельном участке. В частности, «речной порт» – «комплекс сооружений, расположенных на земельном участке и акватории внутренних водных путей, обустроенных и оборудованных в целях обслуживания пассажиров и судов, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов, взаимодействия с другими видами транспорта». «Пункт отстоя» – «земельный участок и акватория поверхностного водного объекта, обустроенные и оборудованные в целях ремонта, отстоя в летнее и зимнее время года, технического осмотра судов и иных плавучих объектов».

В ст. 10 КВВТ «Использование поверхностных водных объектов для целей водного транспорта, пользование береговой полосой в пределах внутренних водных путей и земельными участками, используемыми или занимаемыми организациями внутреннего водного транспорта» устанавливаются правила использование береговой полосы и земельных участков объектов внутреннего водного транспорта. В частности, п. 1 ст. 10 установлено, что «В пределах внутренних водных путей, расположенных за пределами территорий поселений, организации внутреннего водного транспорта вправе использовать безвозмездно для работ, связанных с судоходством, береговую полосу - полосу земли шириной 20 метров от края воды вглубь берега при среднемноголетнем уровне воды на свободных реках и нормальном уровне воды на искусственно созданных внутренних водных путях. На берегу, имеющем уклон более 45 градусов, береговая полоса определяется от края берега вглубь берега».

В целях конкретизации норм ст. 10 КВВТ Постановлением Правительства РФ от

6.02.2003 № 71 утверждено «Положение об особых условиях пользования береговой полосой внутренних водных путей Российской Федерации». В частности, согласно п.6 Положения, «Юридическим или физическим лицам участок береговой полосы может быть предоставлен во временное пользование: а) в целях проведения связанных с обеспечением транспортного процесса следующих работ: устройство временных сооружений для причаливания, швартовки и стоянки судов и иных плавучих объектов, погрузки, выгрузки и хранения грузов, посадки на суда и высадки с судов пассажиров; сооружение временных строений и проведение других необходимых работ в случае непредвиденных зимовок судов или транспортных происшествий с судами. К временным относятся специально возводимые или приспособляемые на период временного пользования береговой полосой сооружения и строения; б) в сельскохозяйственных и иных целях.»

Из вышеизложенного следует, что хотя земли водного транспорта и отнесены к категории земель спецназначения, но в правовых рамках этой категории земель регулирование их использования фактически не осуществляется, а непосредственно переадресовывается к законодательству о водном транспорте.

Другой категорией земель, имеющей прямое отношение к водному транспорту, является категория земель водного фонда. Согласно п.1 ст. 102 ЗК, к землям водного фонда относятся земли: «1) покрытые поверхностными водами, сосредоточенными в водных объектах; 2) занятые гидротехническими и иными сооружениями, расположенными на водных объектах.»

По логике вещей, сооружения водного транспорта могут относиться к гидротехническим и иными сооружениям, расположенными на водных объектах. Следовательно, использование занимаемых ими земель может регулироваться правовым режимом земель водного транспорта.

Уточним, что правовое содержание термина «гидротехнические сооружения» раскрывается в Федеральном законе от 21.07.1997 № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» и в СНиП 33-01-2003 «Гидротехнические сооружения. Основные положения».

Согласно ст. 3 ФЗ от 21.07.1997 № 117-ФЗ, «гидротехнические сооружения - плотины, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники; сооружения, предназначенные для защиты от наводнений, разрушений берегов и дна водохранилищ, рек; сооружения (дамбы), ограждающие хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; устройства от размывов на каналах, а также другие сооружения, здания, устройства и иные объекты, предназначенные для использования водных ресурсов и предотвращения негативного воздействия вод и жидких отходов, за исключением объектов централизованных систем горячего водоснабжения, холодного водоснабжения и (или) водоотведения, предусмотренных Федеральным законом от 7.12.2011 года № 416-ФЗ «О водоснабжении и водоотведении».

В СНиП 33-01-2003 устанавливается: «гидротехнические сооружения: Сооружения, подвергающиеся воздействию водной среды, предназначенные для использования и охраны водных ресурсов, предотвращения вредного воздействия вод, в том числе загрязненных жидкими отходами, включая плотины, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники; сооружения, предназначенные для защиты от наводнений и разрушений берегов водохранилищ, берегов и дна русел рек; сооружения (дамбы), ограждающие золошлакоотвалы и хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; устройства от размывов на каналах, сооружения морских нефтегазопромыслов и т.п.».

Из сопоставления этих текстов следует, что они близки по смыслу, различаясь второстепенными, с точки зрения землепользования, технологическими акцентами. И

в том, и в другом варианте из гидросооружений, непосредственно предназначенных для судоходства, указываются только *судоходные шлюзы* и *судоподъемники*. Вместе с тем, стационарные причальные устройства (бетонные или из иного материала), хотя непосредственно не названы в федеральном законе, могут подразумеваться среди упомянутых «другие сооружения, здания, устройства и иные объекты, предназначенные для использования водных ресурсов» или «тому подобных», упомянутых в СНиП.

Как отмечено ранее, в пп.2 п.1 ст. 102 ЗК устанавливается, что к землям водного фонда относятся не только земли, занятые гидротехническими сооружениями, но и «иными сооружениями, расположенными на водных объектах». Из этого следует, что использование земельных участков с различными сооружениями, расположенными на водных объектах и непосредственно предназначенными для функционирования водного транспорта, должны подчиняться правовому режиму и категории земель водного фонда. Отметим, что согласно п.4 ст. 102 ЗК, «Порядок использования и охраны земель водного фонда определяется земельным и водным законодательством.» Из этой нормы следует, что правовой режим использования земельных участков этих земель подчиняется общим нормам земельного законодательства и специальным, в данном случае, нормам водного законодательства.

В свою очередь Водный кодекс Российской Федерации (далее – ВК) определяет понятия «водного объекта», «береговой полосы», «водоохранной зоны», «прибрежной защитные полосы» и устанавливает правовой режим их использования.

В отношении использования поверхностных водных объектов для целей водного транспорта ч.1 ст. 47 ВК устанавливает, что «Использование поверхностных водных объектов в качестве путей сообщения осуществляется в соответствии с законодательством о водном транспорте». Т.о., в данном случае (п.4 ст. 102 ЗК) земельное законодательство в вопросах порядка использования земельных участков для водного транспорта переадресует к водному законодательству, а оно – к нормам законодательства о водном транспорте.

Исходя из вышеизложенного, можно отметить, что правовой режим использования земель для целей водного транспорта вне населенных пунктов должен учитывать правовой режим категорий земель и спецназначения, и водного фонда. Однако порядок использования земель для целей водного транспорта земельным законодательством непосредственно не определяется (ни в случае категории земель спецназначения, ни в случае земель водного фонда). При этом норм, относящихся к землям водного транспорта, содержится больше в ст. 90 ЗК (земли спецназначения), чем в ст. 102 ЗК (земли водного фонда). Но в обоих случаях регулирование правового режима использования земель водного транспорта прямо или косвенно переносится в законодательство о водном транспорте.

По нашему мнению, возможность правового регулирования использования земель вне населенных пунктов для целей водного транспорта одновременно через правовой режим двух категорий земель (спецназначения и водного фонда) и еще путем переадресации к специализированному (о водном транспорте) законодательству избыточна. Целесообразнее было бы содержание п.4 ст. 90 ЗК перенести в ст. 102 ЗК. Хотя при этом нарушается формальная полнота изложения земель транспорта (в ст. 90 ЗК исключается один из видов транспорта), однако восстанавливается логика правового регулирования использования земель для водного транспорта, т.к. соответствующие нормы переносятся в понятийно родственный раздел – правовой режим использования земель водного фонда.

Список литературы:

[1] Каков порядок использования земельных наделов морского и внутреннего водного транспорта? Центр юридической помощи. http://jurist-for-you.ru/113-kakov-poryadok-ispolzovaniya-zemelnyh-nadelov-morskogo-i-vnutrennego-vodnogo-transporta.html.

[2] Правовой режим земель водного транспорта / Земельное право. В.Х. Улюкаев, В.Э. Чуркин, В.В. Нахратов, Д.В. Литвинов. М., 2010.
[3] Сиваков Д.О. О правовом регулировании водно-земельных отношений // Журнал российского права. – № 1. – 2002.
[4] Сиваков Д.О. Право землепользования организаций внутреннего водного транспорта //Законодательство и экономика. – № 1. – 2004.

THE PECULIARITIES OF REFERRING WATER TRANSPORT LANDS TO LAND CATEGORIES

V.G. Nikolaev

Key words: *land, land categories, water transportation, water transport lands.*

The article takes a look at the peculiarities of referring water transport lands to land categories. The corresponding legal framing is analyzed.

УДК 34

Д.В. Ничипоренко, *студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
С.А. Соколов, *к.ю.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ОБ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БАНКОВ С ГОСУДАРСТВЕННЫМ УЧАСТИЕМ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ РОССИИ

Ключевые слова: *инвестиционная деятельность банков, транспорт*

Статья содержит основные проблемы, связанные с инвестиционной деятельностью банков с государственным участием в транспортном комплексе России

Обсуждая деятельность банков с государственным участием, целесообразно определиться о каких конкретно банках идет речь. Прежде всего, необходимо отметить, под «государственным участием» необходимо понимать не только участие Российской Федерации, но и ее субъектов, поскольку они также распоряжаются государственным имуществом, а также муниципальных образований , поскольку принципы распоряжения государственным и муниципальным имуществом едины. Возможность участия субъектов РФ и муниципальных образований в капиталах кредитных организаций предусмотрена ст. 124 ГК РФ[1] и ст. 11 ФЗ «О банках и банковской деятельности»[2]. Таким образом, под банками с государственным участием могут пониматься банки с участием государства, субъектов Федерации или муниципальных образований в уставных капиталах.

Среди российских банков с участием государства доминирующие позиции занимают два банка – Сбербанк и Внешторгбанк.

ОАО «Сбербанк России» – на данный момент наикрупнейший банк Российской

[1] См. ст.124 «Гражданский Кодекс РФ» от 30.11.1994 № 51-ФЗ (действующая редакция от 01.03.2013).
[2] См. ст.11 ФЗ «О банках и банковской деятельности» от 02.12.1990 № 395-1 (действующая редакция от 19.05.2013).

Федерации, а так же Европы (Центральной и Восточной), зарегистрирован как открытое акционерное общество. Более двухсот тысяч лиц, как юридических, так и физических – акционеры банка. Банк имеет колоссальную долю участия капитала иностранных инвесторов и частного капитала.

Филиальная сеть «Сбербанка России» на данный момент самая развитая и уникальная. Так как только его филиальная сеть имеет две тысячи филиалов (структурных подразделений) по всей России,а концепция развития Банка одобрена 2007 года 19 июля Правлением Сбербанка России и утверждена Комитетом наблюдательного совета.

Сбербанк активно участвует в инвестировании транспортного комплекса России.

Волго-Вятский банк Сбербанка России и «Русские автобусы – Группа ГАЗ» достигли договоренности о финансировании производства автобусов для организации транспортного обслуживания пассажиров во время XXII Олимпийских зимних игр и XI Параолимпийских зимних игр 2014 года в Сочи. Сумма кредитной линии составит 5,4 млрд рублей сроком до конца 2013 года.[1]

Сбербанк профинансирует строительство моста через Каму в Удмуртии, Сбербанк и его лизинговая «дочка» – ЗАО «Сбербанк Лизинг» – финансируют поставку скоростных трамваев к Универсиаде в Казани.

Московский банк Сбербанка предоставил 7,48 млрд рублей компании «НефтеТрансСервис» на покупку ООО «ЕвразТранс».

Сбербанк предоставит ООО «Мостострой-12» (входит в группу компаний «Фоника») банковскую гарантию в размере более 4,5 млрд рублей в рамках проекта по строительству многоуровневой транспортной развязки в Тюмени.

Дальневосточный банк ОАО «Сбербанк России» в 2012 году принял участие в саммите АТЭС во Владивостоке и стал одним из кредиторов строек. Через банк финансировались стратегически важные для столицы Приморья объекты: мост через бухту Золотой Рог, международный пассажирский терминал аэропорта Владивосток, автомагистрали от аэропорта до центра города и другие. Из общего объема инвестиций 47 миллиардов рублей – контракты, сопровождаемые Сбербанком России. В настоящее время Дальневосточный банк Сбербанка России оказывает поддержку 700 инвестиционным проектам. Дальневосточный банк много лет финансирует строительство новых и реконструкцию действующих дорог, мостовых переходов. В их числе также федеральные трассы Хабаровск–Владивосток и Амур–Чита, Хабаровск–Лидога–Ванино, автодороги Селихино–Николаевск-на-Амуре.[2]

Группа ВТБ – это банк ВТБ, его дочерние (доля ВТБ – более 50% голосующих акций/долей) кредитные и финансовые организации.

Вместе дочерние банки и финансовые организации называются компаниями группы ВТБ.

Группа ВТБ сегодня обладает уникальной для российских банков международной сетью, которая насчитывает более 30 банков и финансовых компаний более чем в 20 странах мира. На российском банковском рынке группа ВТБ занимает второе место по всем основным показателям.[3] ВТБ работает с более чем 200 стратегическими партнерами во всех транспортных сегментах. Каждый из этих клиентов имеет годовую выручку не менее $30–50 млн и является связующим звеном между несколькими крупными поставщиками и покупателями промышленной продукции. Получается, что, содействуя повышению конкурентоспособности и росту бизнеса транспортных компаний, Внешторгбанк способствует развитию их партнеров и в конечном итоге – всей экономики России.

ВТБ – один из самых опытных и профессиональных банков России в области работы с предприятиями судостроения и водного транспорта. Об этом убедительно го-

[1] Электронный ресурс: Banki.ru
[2] Павлова А. Деятельность Сбербанка //Коммерсантъ (Хабаровск), 2012.
[3] Электронный ресурс: http://vtbjournal.ru

ворит тот факт, что к числу его партнеров относятся почти все отечественные компании данной отрасли. Среди клиентов ВТБ все российские перевозчики – такие значимые, как «Совкомфлот», а также небольшие компании. Все, начиная с крайнего востока России – «Сахалинского морского пароходства» и заканчивая крайним западом – «Выборгским судостроительным заводом».[1]

ВТБ интересны и водные пути. Одним из крупнейших завершенных проектов банка в сфере водного транспорта стало содействие «Лукойл-Арктик-Танкеру» в строительстве морских танкеров ледового класса (таких судов в России до тех пор не было). Сделка была разбита на два этапа. Сначала банк выделил своему клиенту $11,5 млн на 1 год – первые пять танкеров были построены в Германии,затем «Лукойл-Арктик-Танкер» получил $80 млн на три года. Эти деньги пошли на оплату еще пяти танкеров, которые были построены в Петербурге на Адмиралтейских верфях. Сейчас эти суда работают на трассах Северного морского пути, обслуживая месторождения компании в Тимано-Печоре.

Дальневосточное морское пароходство пользуется поддержкой ВТБ на $24 млн по контрактам строительства контейнеровозов и на $37 млн – при покупке железнодорожных платформ. Оперирующие большими финансовыми потоками судовладельцы также размещают временно свободные средства на депозитах ВТБ.

Банк весьма заинтересован в работе с компанией «Российские железные дороги», эксплуатирующей всю рельсовую инфраструктуру в стране, Внешторгбанк одним из первых предоставил РЖД значительный кредит ($100 млн) и к концу года установил на компанию лимит кредитования в объеме $350 млн в рублевом эквиваленте, который активно работал до настоящего времени. Впрочем, во взаимодействии двух гигантских организаций есть один нюанс. Обе они принадлежат одному собственнику (государству), но их взаимоотношения определяют рыночные факторы.

В 2006 г., руководство «Российских железных дорог» объявило одним из победителей тендера на поставку в лизинг подвижного состава дочернюю компанию Внешторгбанка – ОАО «ВТБ-Лизинг». Сумма сделки составила 10,1 млрд руб. сроком на 6,5 лет – финансировала ее, естественно, ВТБ.[2] Кроме того, ОАО «РЖД» пользуется услугами депозитария банка, а ряд филиалов компании выплачивает заработную плату работникам с использованием пластиковых карт ВТБ.

Железные дороги не единственная транспортная сфера, в которой активен Внешторгбанк. Кредитно-финансовая организация финансирует подведомственные компании Федерального агентства воздушного транспорта, которые покупают навигационное оборудование, а также предоставляет денежные ресурсы для многих авиакомпаний, модернизирующих парк воздушных судов.

В сфере автомобильного транспорта специалисты ВТБ считают перспективным финансирование контрактов российских компаний на покупку импортной автотехники с привлечением кредитных ресурсов зарубежных банков. В том числе – под гарантию экспортных страховых агентств (ЭСА) Германии, Италии, Франции, Японии и других стран. При использовании покрытия ЭСА денежные ресурсы могут быть предоставлены на срок до 12 лет, а банк может профинансировать до 85%, а иногда и до 95% стоимости коммерческих контрактов.

Как видно, банки играют весьма значительную роль в сфере транспортного комплекса России.[3]

Список литературы:

[1] Павлова А. Деятельность Сбербанка //Коммерсантъ (Хабаровск), 2012.
[2] Павлов О.Е. Банковские инвестиции // «Транспорт России» от 24.08.2012.

[1] Павлов О.Е. «Банковские инвестиции» , газета «Транспорт России» от 24.08.2012.
[2] Бахвалова М. Отношения с банком //Учет. Налоги. Право, 2012, №7, с. 10.
[3] Серегин В. Мы знаем свою эффективность //Финансы, 2012, №9, с. 13.

[3] Бахвалова М. Отношения с банком //Учет. Налоги. Право, 2012, №7, с. 10.
[4] Серегин В. Мы знаем свою эффективность // Финансы, 2012, №9, с. 13.

INVESTMENT PRACTICE OF BANKS WITH PARTIAL STATE OWNERSHIP IN TRANSPORT SYSTEM OF RUSSIA

D.V. Nichipornko, S.A. Sokolov

Keywords: *investment practice of banks, transport*

The article highlights major problems concerning investment practice of banks with partial state ownership in transport system of Russia.

УДК 34

***С.А. Осипов**, кандидат юридических наук, доцент, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
***А.С. Лизунов**, студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ ОБЪЕКТА КРАЖИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: *уголовное право, кража, транспорт*

Анализируется проблематика квалификации объекта кражи на железнодорожном транспорте.

В 2012 году число раскрытых краж Волго-Вятским управлением внутренних дел на транспорте на объектах транспортной инфраструктуры ПФО составило 1366, а число нераскрытых краж уменьшилось на 4,4% и составило 1017. Улучшились результаты работы по раскрытию краж, совершенных в пассажирских поездах дальнего следования и пригородного сообщения. Раскрыта 141 «поездная» кража (2011 г. – 128; +10,2%), а нераскрытыми остались – 221 (2011 г. – 219; +0,9%), процент раскрываемости преступлений вырос и составил 38,95 % (2011 г. – 36,89 %) [1].

Кража, т.е. тайное хищение чужого имущества, как определяет это деяние законодатель [2], или действия лица, совершившего незаконное изъятие имущества в отсутствие собственника или иного владельца этого имущества, или посторонних лиц либо хотя и в их присутствии, но незаметно для них, как определяет это деяние Верховный Суд [3], является, пожалуй, самым распространённым преступлением в Российской Федерации.

Данное деяние совершается при различных условиях, поэтому кражи условно можно классифицировать на некоторые виды. Скажем, квартирные, карманные кражи, кражи транспортных средств, кражи на транспорте и другие. Особой спецификой обладают кражи, совершаемые на транспорте, неслучайно для раскрытия и расследования преступлений именно на транспорте государством созданы специализированные, как следственные, так и оперативные подразделения. Одним из ключевых видов транспорта, как с точки зрения огромного грузопотока и пассажиропотока, так и сточки зрения стратегического значения для государства является железнодорожный транспорт. Поэтому обратим внимание на проблемные моменты уголовно-правового аспекта краж, совершаемых на железнодорожном транспорте.

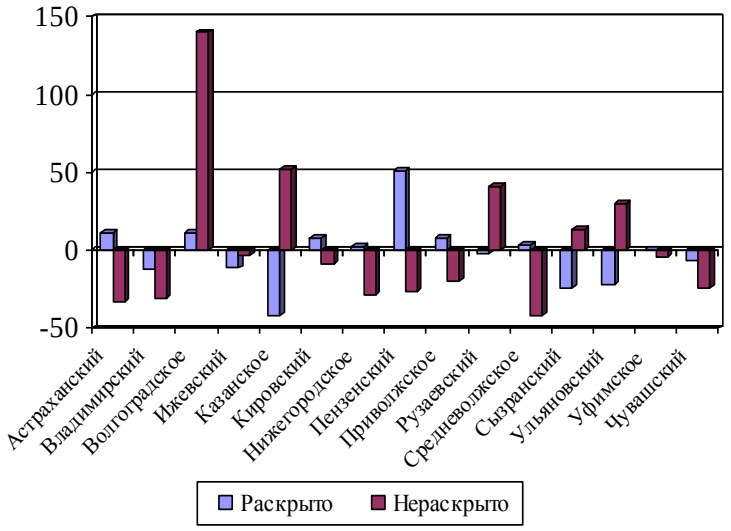

Рис. 1. Динамика раскрытых и нераскрытых краж в линейных управлениях, линейных отделах ОВД на транспорте по ПФО

Итак, любое противоправное, общественно опасное деяние направлено на нарушение тех или иных общественных правоотношений (имеет свой объект).

Непосредственный объект кражи на железнодорожном транспорте, под которым понимается собственность конкретного правообладателя, в некоторых случаях является специфическим. Если в результате совершения кражи с железнодорожного пути разрушаются, повреждаются либо иным способом приводятся в негодное для эксплуатации состояние железнодорожный, подвижной состав, пути сообщения, средства связи или сигнализации либо другое транспортное средство и это приводит к последствиям, указанным в диспозиции статьи 267 УК РФ, то виновный посягает ещё и на отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи и иного транспортного оборудования [4].

Интересным представляется тот факт, что при краже на железнодорожном транспорте могут возникнуть две потерпевшие стороны.

Суть проблемы состоит в том, что в случае несохранности груза потерпевшим по уголовному делу нужно признавать перевозчика, так как в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации он несёт бремя сохранности перевозимого имущества и в результате совершения кражи возмещает причинённый ущерб. Таким образом, можно говорить о наличии двух потерпевших: юридического (собственника груза) и фактического (перевозчика груза, грузобагажа) [4].

Очень важным является вопрос установления момента окончания кражи. Это необходимо для признания кражи либо оконченной, либо для квалификации деяния как покушения на кражу, что непосредственным образом влияет и на уголовную ответственность преступника. Существуют разные позиции среди учёных, относительно установления момента окончания кражи.

Например, Д.М. Молчанов и Е.Н. Шевченко предлагают моментом окончания преступления считать факт «завладения», т.е. такое положение, когда преступник установил контроль над предметом, собственник утратил этот контроль хотя бы на непродолжительное время, и у преступника возникла не «реальная» а «потенциальная возможность» распорядиться похищенным [5].

В учебной и научной литературе момент окончания кражи обычно связывается с

моментом, когда лицо имело реальную возможность распорядиться похищенным имуществом. Вместе с тем момент окончания кражи на железнодорожном транспорте имеет свои особенности.

Так А.Н. Ионов по-разному определяет момент окончания кражи на железнодорожном транспорте, учитывая при этом, на каком именно объекте железнодорожного транспорта была совершена кража. Он указывает, что на железнодорожном пути момент окончания преступления следует связывать с пересечением виновным полосы отвода, представляющей собой земельные участки, расположенные вдоль железнодорожного пути. А в ряде случаев виновный, например, при совершении кражи на железнодорожном пути, не распоряжается имуществом на месте совершения преступления, а оставляет похищенное в лесополосе и распоряжается им через некоторое время. В силу направленности умысла такие действия следует квалифицировать как покушение. Иногда возникает ситуация, когда виновный не пересекает полосу отвода, а движется вдоль железнодорожного пути с похищенным имуществом. В данном случае критерием окончания кражи нужно признавать удаление виновного на значительное расстояние от места совершения кражи. Кража на территории автовокзала будет считаться оконченной, если виновный покинул здание вокзала или отошёл от него на некоторое расстояние внутри здания вокзала, при котором у него есть реальная возможность распорядиться похищенным. Критерием окончания кражи, совершённой с охраняемой территории, является появление возможности распорядиться имуществом за пределами охраняемой территории. Если виновный перебросил имущество через забор, то это покушение на кражу, так как его могут задержать на территории объекта или сразу после выхода с охраняемой территории. Момент же окончания кражи применительно к самому железнодорожному транспорту зависит от специфики железнодорожного транспорта и способа изъятия имущества [4].

Согласно судебной практике правоохранительных органов типичными кражей в самом железнодорожном транспорте являются следующие примеры:

В 23 часа Прокопенко Д.Ю., находясь на Павелецком вокзале, договорился с проводником второго вагона пассажирского поезда № сообщением «Москва- Воронеж» доехать без билета за наличные деньги до станции Липецк. После употребления в пути следования спиртных напитков у Прокопенко Д.Ю. возник умысел на кражу имущества пассажиров второго вагона указанного поезда. в 1 час 30 минут Прокопенко Д.Ю., убедившись, что пассажиры спят, и за его действиями не наблюдают, прошел в первое плацкартное купе второго вагона. В указанном купе Прокопенко Д.Ю. взял со стола дамскую сумку и вышел с ней в рабочий тамбур вагона. В тамбуре Прокопенко Д.Ю. тайно похитил из дамской сумки, принадлежавшие П. сотовый телефон «Нокиа 2700» и положил похищенное в карман своей одежды. Затем Прокопенко Д.Ю. вернулся в первое купе вагона и положил дамскую сумку на прежнее место. После этого Прокопенко Д.Ю. прошел к 43 боковому месту и тайно похитил с вешалки дубленку, принадлежавшую Л. Подойдя к купе проводников, Прокопенко Д.Ю. взял свою сумку, положил в нее дубленку Л. и сотовый телефон П. Затем Прокопенко Д.Ю. тайно похитил принадлежащую М. меховую жилетку, которая находилась на 54 боковом месте вагона. Похищенную жилетку Прокопенко Д.Ю. отнес в купе проводников и положил в свою сумку. В 2 часа 54 минуты по прибытию поезда № сообщением «Москва-Воронеж» на станцию Узловая-1 Московской железной дороги, расположенную, Прокопенко Д.Ю. сошел с поезда и скрылся с места преступления, обратив похищенное имущество в свою пользу. Своими преступными действиями Прокопенко Д.Ю. причинил потерпевшим ущерб, являющийся значительным для каждой потерпевшей. Суд признал Прокопенко виновным по пункту «в» части 2 статьи 158 УК РФ, а именно кража, совершённая с причинением значительного ущерба гражданину [6].

В данном случае моментом окончания преступления будет момент, когда преступник сошёл с поезда, поскольку именно тогда, а не в момент, когда он завладел имуществом, у него появилась реальная возможность распорядиться похищенным.

Типичным является следующее дело из судебной практики:

Деев С.Б., Насыров Р.Х., Колмаков С.Ю. группой лиц по предварительному сговору, находясь в состоянии алкогольного опьянения, около подъездного пути ведущего на элеватор ООО «РЕСА-Агро» станции Субутак, из корыстных побуждений умышленно, с целью кражи чужого имущества, подошли к железнодорожным рельсам и шпалам и при помощи принесенных с собой инструментов, Деев С.Б. двумя гидравлическими домкратами поднял рельсы, Колмаков С.Ю. металлическим ломом вытащил железнодорожный костыль из шпал, Насыров Р.Х. металлическими щипцами передвигал шпалы. Меняясь инструментами Деев С.Б., Насыров Р.Х. и Колмаков С.Ю. тайно демонтировали железнодорожный путь. В продолжении своих преступных действий Деев С.Б., Насыров Р.Х. и Колмаков С.Ю. на мотоцикле «Урал», без регистрационных знаков тайно похитили и вывезли деревянные железнодорожные шпалы в количестве 26 штук, стоимостью на сумму 5 666 рублей 18 коп., костыль железнодорожный в количестве 150 штук общим весом 0, 057 тонны, на сумму 246 рублей 65 копеек, металлические подкладки в количестве 52 штуки на сумму 1 767рублей 53 коп., принадлежащих ОАО «Российские Железные дороги». С похищенным имуществом Деев С.Б., Насыров Р.Х., Колмаков С.Ю. с места преступления скрылись и распорядились по своему усмотрению, причинив своими действиями ОАО «Российские Железные дороги» материальный ущерб на общую сумму 7 680 рублей 36 копеек. Указанные лица осуждены по пункту «а» части 2 статьи 158 УК РФ [7].

В приведённом примере моментом окончания преступления будет момент, когда преступники скрылись с похищенным имуществом на достаточное расстояние.

Учитывая особенности объекта и объективной стороны краж, совершаемых на железнодорожном транспорте, отметим, что в научной литературе высказывается мнение о введении в научный оборот понятия «железнодорожная кража» и определения ее как тайного хищения чужого имущества, совершаемого в местах пребывания пассажиров (вокзалы, железнодорожные станции, пассажирские и иные поезда), на объектах инфраструктуры железной дороги и прилегающей к ним территории в отношении как собственности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта, так и смежных с ними предприятий, имущества работающих на них лиц, перевозимых грузов и имущества пассажиров. [8].

Существуют определённые проблемы и при квалификации кражи, совершённой из купе вагона. А именно, квалифицировать ли данное деяние по пункту «б» части 2 статьи 158 УК РФ, т.е. кража, совершённая с незаконным проникновением в помещение либо иное хранилище.

Напомним, что в соответствии с пунктом 3 примечания к статье 158 УК РФ, «под помещением в статьях настоящей главы понимаются строения и сооружения независимо от форм собственности, предназначенные для временного нахождения людей или размещения материальных ценностей в производственных или иных служебных целях. Под хранилищем в статьях настоящей главы понимаются хозяйственные помещения, обособленные от жилых построек, участки территории, трубопроводы, иные сооружения независимо от форм собственности, которые предназначены для постоянного или временного хранения материальных ценностей».

Толковый словарь русского языка под строением понимает здание, постройку либо взаимное расположение частей, составляющих одно целое, структуру (например, строение организма) [9]. Поэтому термин «строение» к вагону поезда применять неуместно, поскольку это и ни здание и ни структура чего-либо.

Под сооружением толковый словарь понимает всякую значительную постройку (различного вида и содержания) [9].Что также мало соотносится с вагоном поезда.

Из выше сказанного, следует, что вагон поезда (купе) не подпадает под определение «помещение» данное законодателем, как строение или сооружение.

Хранилищем, следуя логике законодателя можно назвать следующие объекты:

– хозяйственные помещения, обособленные от жилых построек (однако выше уже было отмечено, что вагон поезда (купе) не являются «помещением» в том смысле, в который это вкладывает законодатель);

– трубопроводы (вагон поезда естественно не являются трубопроводом);

– иные сооружения независимо от форм собственности, которые предназначены для постоянного или временного хранения материальных ценностей (сооружение является постройкой, в то время как вагон поезда не относится к постройкам).

Отсюда следует, что квалификация кражи из купе вагона поезда по пункт «б» части 2 статьи 158 невозможна. Однако надо полагать, что кража из вагона поезда свидетельствует об особой дерзости преступника, чувства безнаказанности. Она сопровождается более тяжёлыми последствиями для потерпевшего, чем обычная кража, потерпевшему труднее сориентироваться в подобной ситуации, он не знает куда обратиться. Поэтому, учитывая вышесказанное, предлагается дополнить часть вторую статьи 158 УК РФ пунктом «б1», а именно «из купе вагона железнодорожного состава или купе водного транспорта». Введение данного пункта подтверждается и самим духом закона, поскольку кража, совершённая с проникновением на какую-либо чужую территорию, всегда оценивается строже, чем обычная кража (пункт «б» части 2 статьи 158 УК РФ, пункт «а» части 3 статьи 158 УК РФ, пункт «б» части 3 статьи 158 УК РФ).

Список литературы:

[1] Комплексный анализ результатов оперативно-служебной деятельности по итогам 2012 года Волго-Вятского управления внутренних дел на транспорте. – 38 с.
[2] Уголовный кодекс Российской Федерации опубликован в Собрании законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. № 25 ст. 2954, в Российской газете от 18 (ст. 1–96), 19 (ст. 97–200), 20 (ст. 201–265), 25 (ст. 266–360) июня 1996 г. № 113, 114, 115, 118.
[3] Постановление ПВС РФ от 27 декабря 2002 г. № 29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое». Текст постановления опубликован в Российской газете от 18 января 2003 г. № 9 (специальный выпуск), в Бюллетене Верховного Суда Российской Федерации, февраль 2003 г., № 2, в приложении к «Российской газете» – «Новые законы и нормативные акты», 2003 г., № 10.
[4] Ионов А. Н. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте: по материалам Уральского федерального округа // Диссертация на соискание учёной степени к.ю.н. Тюмень 2010. – 208 с.
[5] Молчанов Д.М., Шевченко Е.Н. Проблемы определения момента окончания кражи и грабежа в судебной практике// Lex Russica (Научные труды МГЮА) – 2008. – № 2. – С. 347 – 364.
[6] Приговор, принятый Узловским городским судом (Тульская область) Дата принятия 31.03.2011 Номер дела <Обезличен> СПС Право.ру http://docs.pravo.ru/document/view/18404121/?search_query
[7] Приговор Агаповского районного суда (Челябинская область), Дата принятия 12.05.2011 Номер дела <Обезличен> СПС Право.ру http://docs.pravo.ru/document/view/17922959/?line_id=21
[8] Михуля Ирина Владимировна Кражи на железнодорожном транспорте: криминологическая характеристика и предупреждение//Автореферат диссертации на соискание ученой степени к.ю.н. Ростов-на –Дону. – 2011, 27 с.
[9] Ожегов С. И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка Москва 2004. 945 с.

THE PECULIARITIES OF QUALIFYING THE OBJECT OF THEFT ON RAILWAY TRANSPORT

S.A. Osipov, A.S. Lizunov

Keywords: *legal education, education, transport*

The problem of qualifying the object of theft on railway transport is analyzed

УДК 34

И.Б. Парахулев, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ТЕРРОРИЗМ КАК УГРОЗА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РФ

Ключевые слова: *терроризм, транспортная безопасность, транспорт*

В статье рассматривается одна из угроз транспортной безопасности – терроризм. В ней также отражены моменты, касающиеся условий и факторов, способных привести к понижению уровня транспортной безопасности, ущербу национальной безопасности Российской Федерации, нарушению устойчивости транспортной деятельности.

В эпоху переживаемой миром технологической революции, развитости научно-технического прогресса инновации пронизывают все стороны общественного развития, изменяется образ жизни миллионов людей. Все это, несомненно, влияет на содержание государственной политики в области транспортной безопасности, программ ее реализации, на создание, формирование и приведение в действие механизмов ее реализации.

Одни из важнейших факторов обеспечения государством своей социальной функции – транспорт и транспортная инфраструктура. Они связаны со свободой перемещения людей, товаров и грузов, территориальной мобильностью трудовых ресурсов, выполнением задач по обеспечению безопасности, поддержанию обороноспособности, ликвидации последствий стихийных и техногенных катастроф.

Правовую основу обеспечения безопасности, согласно Федеральному закону «О безопасности» составляют Конституция РФ, федеральные законы, иные нормативные правовые акты, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры РФ. Также в Российской Федерации принимаются специальные федеральные законы, направленные на борьбу с конкретными угрозами безопасности (террористическими актами, угрозами транспортному комплексу, здоровью населения и др.).

В настоящее время вопросы транспортной безопасности регулируются Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности»[1], который рассматривает транспортный комплекс как особую и достаточно самостоятельную систему высокорисковых объектов, обладающих единством с точки зрения подведомственности. Транспортная безопасность, согласно данному закону, – это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Также разработаны федеральные и отраслевые целевые программы развития транспорта. Их реализация должна не только обеспечить эффективное удовлетворение потребностей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, но и определяет содержание государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности.

Важную роль в практической деятельности по обеспечению транспортной безопасности играет классификация угроз безопасности на определенные виды. В юридической литературе наиболее значимым в этом отношении критерием считается ме-

[1] Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 18.07.2011) «О транспортной безопасности» СПС «Консультант Плюс».

стонахождение источников угрозы. По локализации источников, угрозы транспортной безопасности можно условно сгруппировать в две группы[1]:

Первая группа – внутренние угрозы транспортной безопасности (формируются в пределах транспортной отрасли – преимущественно технического, экологического, террористического, информационного характера);

Вторая группа – внешние угрозы транспортной безопасности (экономическая и национальная безопасность России в мировом экономическом и геополитическом пространствах).

По состоянию на начало XXI века для Российской Федерации приоритетное значение имеют внутренние угрозы транспортной безопасности.

Угрозы транспортной безопасности России далее классифицируются по различным основаниям. По характеру источников их возникновения среди угроз транспортной безопасности выделяются:

– угрозы технико-технологического характера (высокая степень износа технических средств, недостаточный уровень квалификации персонала, недисциплинированность, человеческий фактор в системе «человек-машина-среда»);

– угрозы социального характера (низкая эффективность государственного надзора и контроля, неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, террористические акты, иные деяния, приводящие в негодность транспортные средства, недобросовестная конкуренция и т.п.);

– угрозы природного характера (наводнения, землетрясения, оползни и т.п.).

В ряду угроз транспортной безопасности могут выделяться угрозы, общие для всех видов транспорта, и специфические, характерные только для определенного вида транспорта (регионального, локального уровней) [2].

В числе основных угроз на транспорте выделяют:

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

2. другие случаи противозаконного вмешательства в осуществление деятельности транспорта, (наложение посторонних предметов на рельсы, заведомо ложное сообщение о наложении инородных предметов на рельсы, незаконное блокирование аэропортов и основных транспортных магистралей);

3. незаконные действия против пассажиров;

4. незаконные действия против грузов;

5. чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные неудовлетворительным состоянием транспортных технических систем, нарушением правил эксплуатации таких систем, а также природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой человеческие жертвы и материальные потери.

К числу угроз можно отнести и отрицательные последствия слабой разработанности нормативной базы, регулирующей отношения в сфере транспорта, а также изъяны в правоприменительной практике.

Надежность реализации транспортной безопасности сегодня для многих стран мира, в том числе и для Российской Федерации, одна из самых актуальных задач. Это объясняется рядом факторов: проникновением терроризма в сферу транспорта; активизацией организованной преступности; совершением иных противоправных деяний, нарушающих деятельность транспорта; увеличением числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, вызванных не только нарушением правил эксплуатации технических систем, но и их высокой степенью износа.

Наибольшую опасность представляют преступления террористической направленности.

---

[1] Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации //Российская юстиция. – 2010. – № 8. – С. 40–43.

В науке явление терроризма рассматривается в трех аспектах: 1) как преступное деяние (ст. 205 УК РФ); 2) как террористические группы (организации); 3) как некоторая линия поведения таких организаций.

В юридической литературе выделяют следующие признаки преступлений террористической направленности на транспорте[1]:

1) использование крайних форм насилия или угроз таким насилием;

2) цели теракта выходят за пределы реально причиняемых, фактических последствий (убитые, раненые, паника и т.п.);

3) цели теракта достигаются путем психологического воздействия на лиц, как правило, не являющихся непосредственными жертвами насилия;

4) объектами, значимыми для террористов, традиционно являются объекты, выступающие источниками повышенной опасности; в том числе места сосредоточения граждан – вокзалы, аэропорты и др.

Транспортный терроризм определяется криминологами как акты, сами по себе являющиеся традиционными формами уголовных преступлений, но совершаемые преднамеренно в местах скопления граждан с целью вызвать панику и беспорядок в обществе, усложнить противодействие со стороны власти, усилить последствия и т.д. В этом и заключается особенность достижения субъективной цели террориста: общество выступает необходимым звеном между ним и некоторым субъектом (оппонентом), к которому адресуются требования. Поэтому акты насилия на транспорте являются для преступника лишь «техническим» моментом, этапом реализации субъективной цели.

Терроризм – этовысшая форма организованной преступности.Терроризм может проявляться как крайняя мера в ходе борьбы за власть и не является лишь сопутствующим элементом корыстно-насильственной преступности. Данное положение применимо и к террористической преступности на транспорте. По уровню и организации выделяютследующие виды таких структур:

1) устойчивые террористические группы, имеющие устойчивую структуру, политическую поддержку, обладающие материально-технической базой. Среди них выделяются структуры закрытого и открытого типа. К первому видуследует отнести направленные на совершение однородных террористических акций, например, акций устрашения на транспорте. Вторые нацелены на исполнение любых акций по «отработанной схеме», гарантирующих быстрое обогащение;

2) преступные террористические формирования, которые имеют организационные управленческие блоки, устойчивые организованные группы (отряды, бригады и т.п.), определенные преступные промыслы, лагеря подготовки. Обычно их называют бандформированиями. В таких объединениях выделяют несколько структурных элементов разного уровня: на нижнем уровне – исполнительные элементы; на среднем – организационно-контрольные подразделения и группы безопасности; на верхнем уровне – группы лидеров и их приближенные (советники, финансисты, лица, отвечающие за связь с коррумпированными представителями власти, СМИ, международные контакты и т.п.);

3) международные структуры, осуществляющие террористическую деятельность политической или криминальной направленности. Основным, с точки зрения объемов террористической деятельности, полноты и развитости внутренних структур, степени организованности являются преступные сообщества. Сообщества – системы объединенных в различные группы лиц, осознанно участвующих своими материальными, интеллектуальными, организаторскими и исполнительскими ресурсами в реализации единого плана коллективной террористической деятельностиили какой-либо ее важной части [3].

---

[1] Савинкова Е.Н. Особенности преступности террористической направленности на транспорте // Транспортное право. – 2012, № 3. – С. 36–38.

При специальной криминологической профилактике терроризма подлежат выделению криминогенные и потенциально более подверженные опасности (с точки зрения террористической угрозы) объекты, к каким традиционно относят вокзалы, поезда дальнего следования, самолеты, рейсовый транспорт и др.

С целью специальной профилактики терроризма необходимо выявлять криминогенные и потенциально более подверженные опасности (с точки зрения угрозы террористического акта) объекты, к каким относят аэропорты, вокзалы, станции метро, поезда дальнего следования, самолеты и т.д.

Согласно данным Генеральной прокуратуры РФ[1],наблюдается отрицательная динамика зарегистрированных преступлений террористической направленности. Так, в 2010 году был зарегистрирован 581 случай, в 2011 году – уже 622, в 2012 году – 637 случаев.

Только на железнодорожном транспорте ежегодно фиксируется около тысячи фактов незаконного вмешательства посторонних лиц в работу федерального железнодорожного транспорта, в том числе около 500 фактов наложения инородных предметов на рельсы, около 400 анонимных сообщений о минировании транспортных объектов, 1,4 тыс. фактов незаконной перевозки оружия и взрывчатых веществ и др.

Данные правонарушения являются питательным фоном для террористов и провоцируют высокую вероятность совершения террористических акций на транспорте.

Пробелы в области обеспечения безопасности объектов транспортаувеличиваютшанс выбора этих объектов для проведения террористических атак, в том числе и в расчете на возможную безнаказанность в условиях ослабленного контроля.

Стратегия борьбы с терроризмом должна включать не только силовые меры воздействия. Противодействие терроризму на транспорте должно рассматриваться как процесс предупреждения террористических угроз. К сожалению, борьба с преступностью террористической направленности ведется в основном в ходе реагирования на уже совершенные преступления.

Эффективная борьба с терроризмом возможна только совместными усилиями всех членов мирового сообщества, так как терроризм в настоящее время носит транснациональный характер. Необходима грамотная превентивная политика по борьбе с терроризмом. Предупреждение должно заключаться в выявлении, устранении и минимизации воздействия тех факторов, которые либо создают терроризм, либо ему благоприятствуют.

Список литературы:

[1] Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 18.07.2011) «О транспортной безопасности» СПС «Консультант Плюс».
[2] Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации //Российская юстиция. – 2010. – № 8. – С. 40–43.
[3] Савинкова Е.Н. Особенности преступности террористической направленности на транспорте // Транспортное право. – 2012, № 3. – С. 36–38.
[4] Портал правовой статистики Генеральной прокуратуры РФ [Электронный ресурс]: – режим доступа: http://crimestat.ru/

TERRORISTIC ACTS AS THE THREAT TO THE SAFETY OF RUSSIAN FEDERATION TRANSPORT SYSTEM

I. Parahulev

Keywords: *terrorism, transport safety, transport*

[1] http://crimestat.ru/

The article takes a look at terrorism as one of the biggest threats to transport system. It also dwells on various factors ans conditions which can lead to the decrease of transport safety, damage to the national safety and dimension of stability in transportation system.

УДК 34

А. В. Сапьян, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Н.В. Чих, *кандидат юридических наук, заведующий кафедрой, доцент,*
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ОБ УЧАСТИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РОССИИ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

Ключевые слова: *Центральный банк России, транспорт*

В статье рассматриваются вопросы, связанные с правовым регулирование участия Банка России в развитии транспортного комплекса страны, проблемы и перспективы их решения.

Эффективность экономики, экономический рост, устойчивость развития отраслевых комплексов, внешнеэкономической деятельности определяется функционированием транспорта.

Сочетание различных видов транспорта, обслуживающих население, предприятия и организации представляет собой транспортный комплекс.

В развитии транспортного комплекса нашей страны участвуют различные органы государственной власти. Центральный банк РФ также участвует в развитии транспортного комплекса государства. *Банк России* является особым государственным органом управления, разрабатывающий и осуществляющий во взаимодействии и по поручению федеральных органов исполнительной власти единую государственную денежно-кредитную политику[1]. Банк России, выполняет роль главного координирующего и регулирующего органа всей кредитной системы страны, выступает органом экономического управления.

В настоящее время в стране приняты различные федеральные целевые программы, направленные на развитие транспортной системы России, и утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». Центральное место в развитии транспортного комплекса занимает Государственная программа Российской Федерации – «Развитие транспортной системы», которая была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 года[2]. Государственная программа подготовлена с учетом роли и места транспорта в реше-

[1] О правовом статусе Центрального банка Российской Федерации См: Игнатьева С.В. Еще раз об организационно-правовой форме Банка России // Адвокат, 2009, № 6; Пастушенко Е.Н. Особенности публично-правового статуса Центрального банка Российской Федерации и его роль в финансовой деятельности государства (вопросы финансово-правовой теории и нормативно-правового регулирования). // Финансовое право, 2010, № 4.

[2] Указ Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике» (утвердить до 31 декабря 2012 г. основные государственные программы Российской Федерации, в том числе и «Развитие транспортной системы»). Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. № 2600-р).

нии приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Цели государственной программы отражают конечные результаты решения транспортных проблем социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Целями государственной программы являются: ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности транспортных услуг для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Кроме того и многие другие федеральные целевые программы направлены на развитие транспортного комплекса России, если не прямо то косвенно[1].

Данные федеральные целевые программы финансируется в основном за счет средств федерального бюджета и участие ЦБ в этих программах сводится к бюджетным полномочиям по исполнению федерального бюджета, а если быть наиболее точными, то к обслуживанию счетов федерального бюджета[2]. В соответствии со статьей 6 БК РФ, *единый счет бюджета* – счет (совокупность счетов для федерального бюджета, бюджетов государственных внебюджетных фондов РФ), открытый (открытых) Федеральному казначейству в учреждении Банка России отдельно по каждому бюджету бюджетной системы Российской Федерации для учета средств бюджета и осуществления операций по кассовым поступлениям в бюджет и кассовым выплатам из бюджета. Банк России осуществляет обслуживание счетов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации, посредством проведения расчетов по поручению уполномоченных органов исполнительной власти и государственных внебюджетных фондов, на которые возлагаются организация исполнения и исполнение бюджетов[3].

Развитие транспортного комплекса России достигается путем реализации крупнейших российских проектов в области транспорта.

К современным крупнейшим проектам в области транспорта являются: Строительство автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге (доля частных инвестиций 51%); Строительство Орловского тоннеля под Невой в рамках развития Волго-Балтийского водного пути (доля частных инвестиций 35%); Строительство скоростной дороги Москва–Санкт-Петербург на участке 15-58-й км (доля частных инвестиций 53%); Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области (доля частных инвестиций 87%); другие[4].

Участниками реализации инновационной политики регионов, к которой относится и развитие транспортной системы и транспортной инфраструктуры России, наряду с государственными структурами, финансовыми компаниями, финансово-промышленными группами страховыми и инвестиционными фондами относятся и банки, надзор за деятельностью которых осуществляется Банком России.

---

[1] Постановление Правительства РФ от 9 августа 2006 г. № 478 «О федеральной целевой программе «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы» (с изменениями и дополнениями); Постановление Правительства РФ от 30 декабря 2012 г. № 1481 «О федеральной целевой программе «Пожарная безопасность в Российской Федерации на период до 2017 года» (с изменениями и дополнениями); Постановление Правительства РФ от 2 августа 2011 г. № 644 «О федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 годы)» (с изменениями и дополнениями); другие.

[2] Ст. 155 Бюджетного Кодекса Российской Федерации (БК РФ).

[3] Ст. 4 Федерального закона от 10 июля 2002 г. № 86 ФЗ «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)» (с изменениями и дополнениями).

[4] Рощина Л.Н. Государственное финансирование инновационной деятельности: цели и направления, формы и инструменты, региональные особенности/ Финансы и кредит, 2012, №14, С. 11.

Банки с целью реализации российских проектов в области транспорта предоставляют целевые кредиты. Банк России является кредитором последней инстанции для кредитных организаций, организует систему их рефинансирования.

Одними из самых активных банков на данный момент, осуществляющих кредитование в области развития транспортного комплекса России является *Сбербанк России* и *Транскредитбанк*. Основным акционером Сбербанка России *является Банк России, владеющий 50% уставного капитала и плюс одна голосующая акция*. В соответствии с этим, представляется, ЦБ определяет основные направления и сферы кредитования, осуществляемые Сбербанком России.

Сбербанк активно осуществляет кредитование в области транспорта. Например, Северо-Западный банк Сбербанка России открыл группе компаний «Содружество» кредитную линию на сумму 117 млн долл. Как сообщает пресс-служба банка, средства предназначены для приобретения парка железнодорожных вагонов-зерновозов[1]; Волго-Вятский банк Сбербанка России и ООО «Русские автобусы – Группа ГАЗ» заключили контракт о кредитовании производства автобусов. По условиям соглашения Сбербанк предоставит кредитную линию в размере 5,4 млрд. рублей сроком до конца 2013 года, контракт подразумевает поставку 709 автобусов для организации транспортного обслуживания пассажиров в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Параолимпийских зимних игр 2014 года в Сочи[2]. В 2011 году ОАО «Современный коммерческий флот» и Сбербанк России в ходе Петербургского международного экономического форума подписали соглашение о сотрудничестве в области финансирования судостроительных проектов.

Транскредитбанк один из крупнейших российских коммерческих банков, контролируемый государственными корпорациями группой «ВТБ» и «РЖД». Банк специализируется преимущественно в сегменте услуг для транспортной и смежных с ней отраслей. На данный момент у Банка более 35 000 корпоративных клиентов. Основным клиентом является ОАО «РЖД», а также все 16 железных дорог России, имеющие статус филиалов ОАО «РЖД».

Согласно опубликованной финансовой отчетности Транскредитбанка на 30 сентября 2012 года[3], банк имел концентрацию кредитов, предоставленных ОАО «РЖД» и его связанным сторонам, которая составляла 15 904 150 тыс. руб., или 4,04% от совокупного кредитного портфеля (на 31 декабря 2011 года: 16 619 827 тыс. руб. или 4,95%). Также Транскредитбанк предоставил кредиты на развитие железнодорожного транспорта и прочие виды транспорта 70 721 302 тыс. рублей.

В тоже время данному банку оказывал финансовую поддержку путем кредитования Банк России. Так, Транскредитбанк получил кредиты от ЦБ РФ по договорам прямого «репо». В соответствии с законом договором «репо» признается договор, по которому одна сторона (продавец по договору «репо») обязуется в срок, установленный этим договором, передать в собственность другой стороне (покупателю по договору «репо») ценные бумаги, а покупатель по договору «репо» обязуется принять ценные бумаги и уплатить за них определенную денежную сумму (первая часть договора «репо») и по которому покупатель по договору «репо» обязуется в срок, установленный этим договором, передать ценные бумаги в собственность продавца по договору «репо», а продавец по договору «репо» обязуется принять ценные бумаги и уплатить за них определенную денежную сумму (вторая часть договора «репо»)[4]. В настоящее время соглашение «репо» условно может рассматриваться как краткосрочный заем под залог ценных бумаг. Сделки «репо» часто совершаются с целью креди-

[1] http://top.rbc.ru. 28 марта 2013 г.

[2] http://www.klerk.ru/bank/news/308466/

[3] Примечание к промежуточной сокращенной консолидированной финансовой отчетности за девять месяцев по 30 сентября 2012 года/ http://www.tcb.ru.

[4] ч.1 ст. 51.3 Федерального закона от 22 апреля 1996 г. № 39-ФЗ «О рынке ценных бумаг» (с изменениями и дополнениями).

тования участников рынка деньгами либо ценными бумагами. В этом случае доход кредитующей стороны сделки реализуется через разницу цен первой и второй части. Механизм операций «репо» подразумевает, что на срок предоставления средств, выступающие в качестве обеспечения ценные бумаги переходят в собственность к кредитору, что упрощает разрешение ситуаций при неисполнении обязательств заемщиком и снижает кредитный риск. Сделкой прямого «репо» называется сделка продажи с обязательством обратной покупки.

Ставка по кредитам составляла 5,51%, а срок погашения наступала в октябре 2012 года. Справедливая стоимость ценных бумаг, полученных по данным договорам «репо», составляла 11 011 379 тыс. руб. Также Транскредитбанк получил кредит в размере 1 502 869 тыс. руб. от ЦБ РФ. Ставка по кредиту составляла 7,0%, а срок погашения наступал в ноябре 2012 года.

Таким образом, ЦБ как особый орган государственный власти также наряду с другими органами государственной власти участвует в развитии транспортного комплекса России, что проявляется в осуществлении бюджетных полномочий при выделении бюджетных средств на развитие транспортной системы России и осуществления кредитования.

Проблемным вопросом является активность кредитования банками государственных проектов в рамках государственно-частного партнерства, направленных на развитие транспортного комплекса страны, соответственно и активность ЦБ в области кредитования как кредитора последней инстанции.

Для этого необходимо поощрять со стороны Банка России банки, «специализирующиеся» в транспортной сфере путем выдачи им кредитов под минимальные проценты. На данный момент существует не так много банков осуществляющих «целенаправленное» кредитование в транспортной сфере. В число таких банков входят: Всероссийский банк развития регионов, Росавтобанк, Транспортный, Трансинвестбанк и самый успешный банк, входящий в данную группу, Транскредитбанк, состоящий в списке топ-15 российских банков на сегодняшний день[1]. Но, все же, самым активным банком осуществляющим кредитование транспортных проектов является Сбербанк России, основной акционер которого Банк России. Конечно, список весьма скромен. Необходимо увеличивать количество банков, «не равнодушных» к такой хозяйственной отрасли, как транспорт. Представляется, что установление данной практики стимулирует создание новых банков, которые будут осуществлять активное кредитование в сфере транспорта.

Список литературы:

[1] Игнатьева С.В. Еще раз об организационно-правовой форме Банка России // Адвокат, 2009, № 6

[2] Пастушенко Е.Н. Особенности публично-правового статуса Центрального банка Российской Федерации и его роль в финансовой деятельности государства (вопросы финансово-правовой теории и нормативно-правового регулирования) // Финансовое право, 2010, № 4.

[3] Рощина Л.Н. Государственное финансирование инновационной деятельности: цели и направления, формы и инструменты, региональные особенности/ Финансы и кредит, 2012, №14, С. 11.

[4] Примечание к промежуточной сокращенной консолидированной финансовой отчетности за девять месяцев по 30 сентября 2012 года [Электронный ресурс]: – режим доступа: / http://www.tcb.ru.

THE PARTICIPATION OF THE RUSSIAN CENTRAL BANK IN THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN TRANSPORT SYSTEM

[1] http://www.banki.ru/banks/ratings/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=Banki_Rossii

A.V. Sapyan, N.V. Chih

Keywords: *National Bank of Russia, transport*

The article is devoted to the questions concerning legal regulation of the National Bank participation in the development of transport system of the country, some problems arising in this sphere and solutions to these problems.

УДК 34

***С.А. Соколов**, к.ю.н, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ ОБЯЗАННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ключевые слова: *транспорт, вооруженные силы, военно-транспортная обязанность.*

В статье рассмотрены и исследованы основные нормы действующего федерального законодательства о военно-транспортной обязанности в современной России.

Для обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований, органов и специальных формирований транспортными средствами в период мобилизации и в военное время в Российской Федерации устанавливается военно-транспортная обязанность.

Согласно ст. 8 ГК РФ из оснований, предусмотренных законом и иными правовыми актами, возникают гражданские обязанности. Следовательно устанавливается одна из них – военно-транспортная обязанность, т.е. представление в нужный срок транспортных средств. Под ними понимаются железнодорожный, водный, воздушный, трубопроводный, автомобильный, гужевой и вьючный транспорт, мотоциклы, промысловые и специальные суда, тракторы, дорожно-строительные, подъемно-транспортные и другие машины и механизмы.

Военно-транспортная обязанность является составной частью мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации и заключается в проведении мероприятий, связанных с учетом, заблаговременной подготовкой и предоставлением транспортных средств войскам, формированиям и органам, а также в обеспечении работы этих транспортных средств.

Под предоставлением транспортных средств понимается их поставка, передача и использование для обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований, органов и специальных формирований транспортными средствами в период мобилизации и в военное время.

Обязательства по военно-транспортной обязанности вытекают из законодательных актов, нормативных документов, юридических норм и правил, контрактов, положений, должностных инструкций, распоряжений и установок руководителей. Правовой основой военно-транспортной обязанности служат Федеральный закон «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» от 26 февраля 1997 № 31-ФЗ , Указ Президента РФ от 2 октября 1998 г. № 1175 «Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности», Постановление Правительства РФ от 14 июня 2000 г. № 449 «О государственной приемке кораблей и морских судов обеспечения» и другие нормативные акты.

Указом Президента РФ от 2 октября 1998 г. № 1175 военно-транспортная обязанность распространяется на федеральные органы исполнительной власти, органы ис-

полнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, организации. В это число входят также объекты, обеспечивающие работу транспортных средств, – порты, пристани, аэропорты, нефтебазы, перевалочные базы горючего, автозаправочные станции, ремонтные организации и иные организации, обеспечивающие работу транспортных средств. Военно-транспортную обязанность несут и граждане – владельцы транспортных средств.

В мирное время федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации военно-транспортную обязанность исполняют путем проведения мероприятий, связанных с учетом транспортных средств, а также путем заблаговременной подготовки транспортных средств, предоставляемых войскам, формированиям и органам, и обеспечения работы этих транспортных средств в соответствии с мобилизационными заданиями. В период мобилизации и в военное время она реализуется путем предоставления войскам, формированиям и органам транспортных средств и обеспечения их работы в соответствии с мобилизационными заданиями.

В этих целях мобилизационные задания устанавливаются:

– федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации – Правительством Российской Федерации;

– органам местного самоуправления – главами органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Указанные органы обеспечивают исполнение военно-транспортной обязанности организациями, находящимися на их территориях;

– организациям – в порядке, определяемом нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Перечни транспортных средств, предоставляемых войскам, формированиям и органам, установлены Приказом Минобороны РФ от 31 декабря 1999 г. № 628 «Об утверждении Перечней техники, гужевого и вьючного транспорта, предоставляемых организациями и гражданами войскам, воинским формированиям и органам, и Инструкции по учету в Вооруженных Силах Российской Федерации техники, гужевого и вьючного транспорта организаций и граждан, имущества организаций и ремонтных организаций», Приказом Минобороны РФ от 4 декабря 2000 г. № 570 «Об утверждении Перечней транспортных, промысловых и специальных судов, предоставляемых организациями и гражданами войскам, воинским формированиям и органам, и Инструкции о порядке учета в Вооруженных Силах Российской Федерации транспортных, промысловых и специальных судов» по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти. В указанных выше актах устанавливаются процентные нормы и лимиты предоставляемых транспортных средств.

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации осуществляют подготовку и обеспечение работы транспортных средств, предоставляемых войскам, формированиям и органам. Минобороны России по согласованию с Минэкономики России и Минфином России определяет перечень мероприятий и обязательных требований, а также формы документов, определяющих мобилизационную готовность и обеспечение работы транспортных средств, предоставляемых войскам, формированиям и органам.

Отбор транспортных средств организаций для обеспечения мобилизационной готовности должен проводиться совместно с представителями войск, формирований и органов, в которые они должны поставляться.

В этих целях транспортные средства должны содержаться в состоянии готовности к предоставлению войскам, формированиям и органам. Организации обязаны производить подготовительные мероприятия для установки на представляемые транспортные средства специального оборудования, а также проверки наличия и технического состояния транспортных средств в соответствии с требованиями действующих инструкций и правил. Для поддержания в исправном состоянии транспортных средств

осуществляется накопление, хранение и обновление запасов материальных ценностей мобилизационного резерва и другого имущества в соответствии с мобилизационными заданиями.

В необходимых ситуациях организации должны обеспечить представление войскам, формированиям и органам информации о наличии и техническом состоянии транспортных средств.

Для проведения проверок мобилизационной готовности транспортных средств организации обязаны обеспечивать доступ представителей федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, военных комиссариатов (органов военного управления) и войск, формирований и органов.

Порядок, пункты передачи и сроки предоставления транспортных средств войскам, формированиям и органам устанавливаются Минобороны России, соответствующая информация доводится до организаций в мирное время.

Организации предоставляют транспортные средства войскам, формированиям и органам в установленные сроки в пунктах передачи с соответствующей документацией, в технически исправном состоянии.

Доставка транспортных средств в пункты передачи, проведение подготовительных мероприятий для установки на них специального оборудования, переоборудование или дооборудование транспортных средств производятся силами и средствами организаций.

В мирное время войска, формирования и органы имеют право привлекать предназначенные для предоставления им транспортные средства (за исключением транспортных средств, находящихся в собственности граждан). Это происходит в случае проведения учений и тренировок по мобилизационному развертыванию и выполнению мобилизационных заданий, а также в ходе опытных мероприятий по переоборудованию и (или) дооборудованию транспортных средств, соответствующих испытаний специального оборудования, устанавливаемого на них, и проверок готовности транспортных средств к предоставлению войскам, формированиям и органам.

Количество транспортных средств, привлекаемых в указанных случаях войсками, формированиями и органами, и сроки их привлечения определяются Правительством Российской Федерации.

Военно-транспортная обязанность исполняется гражданами в военное время путем предоставления войскам, формированиям и органам тех транспортных средств, которые в них применяются. При этом гражданам выдаются документы, подтверждающие предоставление ими транспортных средств.

Перечни транспортных средств, подлежащих предоставлению войскам, формированиям и органам гражданами, устанавливаются Министерством обороны Российской Федерации.

Порядок учета транспортных средств граждан определяется Министерством обороны Российской Федерации по согласованию с органами, осуществляющими государственную регистрацию транспортных средств. В этих целях, согласно Постановлению Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации», издан совместный Приказ МВД РФ и Минобороны РФ от 21 сентября 2009 г. № 724/881 «О порядке взаимодействия подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военных комиссариатов при предоставлении сведений о транспортных средствах, зарегистрированных за гражданами Российской Федерации и подлежащих учету в военных комиссариатах». Об этом свидетельствует и Приказ МВД РФ от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств».

Регистрация, изменение регистрационных данных, связанное с изменением типа

(назначения) транспортных средств или сведений о собственнике, снятие с регистрационного учета автомобилей, автомобильных прицепов и полуприцепов к ним, автобусов, автомобильных кранов, мотоциклов тяжелого класса с коляской, принадлежащих юридическим лицам, а также указанные действия в отношении легковых автомобилей повышенной проходимости (полноприводных) отечественного производства, грузовых автомобилей и специальных автомобилей на шасси грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов к ним, автомобильных кранов, автобусов и мотоциклов тяжелого класса с коляской, принадлежащих физическим лицам, производятся после соответствующей отметки военного комиссариата на заявлениях собственников или владельцев транспортных средств о совершении регистрационных действий либо в иных документах в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации. Данное положение не применяется в отношении транспортных средств, принадлежащих дипломатическим представительствам и консульским учреждениям иностранных государств, иностранным и международным (межгосударственным) организациям, иностранным гражданам и лицам без гражданства.

Проверка технического состояния транспортных средств, предоставляемых войскам, формированиям и органам, проводится подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и другими органами государственного надзора и контроля за техническим состоянием транспортных средств в Российской Федерации с участием представителей войск, формирований и органов. Примерами служат: Приказ МЧС РФ от 29 июня 2005 г. № 500 «Об утверждении Правил государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий», Приказ Росморречфлота от 13 апреля 2005 г. № 9 «Об утверждении Устава Федерального государственного учреждения «Российский речной регистр» и Приказ Минтранса РФ от 26 сентября 2001 г. № 144 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов».

Финансирование и стимулирование исполнения военно-транспортной обязанности осуществляются в соответствии с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Возмещение государством убытков, понесенных организациями и гражданами в связи с предоставлением войскам, формированиям и органам транспортных средств и другого имущества, находящихся в их собственности, осуществляется в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. Во исполнение данного положения издан Приказ Минтранса РФ от 23 августа 2005 г. № 97 «Об утверждении Правил предоставления в 2005 году субсидий организациям транспорта, осуществляющим приобретение автомобильной техники для пополнения подвижного состава автомобильных колонн войскового типа».

Субсидии предоставляются организациям за счет средств федерального бюджета, предусмотренных на эти цели по разделу «Национальная экономика», подразделу «Транспорт» функциональной классификации расходов бюджетов Российской Федерации, на каждую единицу новой автомобильной техники отечественного производства при условии ее приобретения и зачисления в установленном порядке в штат автомобильной колонны войскового типа и отсутствия у организаций просроченной задолженности по платежам в федеральный бюджет и государственные внебюджетные фонды.

Гражданину и частному предприятию компенсация выплачивается от балансовой (остаточной) стоимости транспорта. Государственное предприятие предоставляет транспорт за счет своих фондов.

Вместе с тем существуют права организаций, имеющих мобилизационные задания (заказы) и (или) задачи по мобилизационной работе, на льготы по налогу на имущество предприятий в отношении мобилизационного резерва и мобилизационных мощностей, льготы по налогу на имущество организаций в отношении объектов мо-

билизационного назначения и мобилизационных мощностей, законсервированных и (или) не используемых в производстве (согласно п. 8 ст. 381 Налогового кодекса РФ), льготы по земельному налогу за земельные участки, непосредственно используемые для хранения материальных ценностей, заложенных в мобилизационный резерв Российской Федерации, за землю, на которой размещены объекты мобилизационного назначения, мобилизационные мощности, законсервированные и не используемые в текущем производстве, за земельные участки, непосредственно занятые законсервированными и (или) не используемыми в текущем производстве объектами мобилизационного назначения и (или) мобилизационными мощностями, непосредственно занятые объектами мобилизационного назначения и (или) мобилизационными мощностями, законсервированными и (или) не используемыми в производстве, всеми видами мобилизационных запасов (резервов) и другим имуществом мобилизационного назначения, отнесенным к создаваемым по решениям органов государственной власти страховым запасам (согласно п. 3 ст. 395 Налогового кодекса РФ), а также на включение в состав внереализационных расходов обоснованных затрат на проведение работ по мобилизационной подготовке, включая затраты на содержание мощностей и объектов, загруженных (используемых) частично, но необходимых для выполнения мобилизационного плана (согласно подп. 17 п. 1 ст. 265 Налогового кодекса РФ). Для документального подтверждения права на льготы по налогу на имущество организации, имеющие мобилизационные задания (заказы) и (или) задачи по мобилизационной работе, подготавливают Перечень имущества мобилизационного назначения. В Перечень включаются объекты, учитываемые на балансе организации в качестве объектов основных средств, производственные мощности (мобилизационные мощности) которых необходимы для выполнения мобилизационных заданий (заказов) в соответствии с заключенными договорами (контрактами) и (или) установленных задач по мобилизационной работе.

Порядок оформления льгот указан в письме Минфина РФ от 17 августа 2005 г. № 03-06-02-02/68.

Указ Президента РФ от 2 октября 1998 г. № 1175 «Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности» определяется порядок исполнения военно-транспортной обязанности. Положение устанавливает, что военно-транспортная обязанность распространяется на:

– федеральные органы исполнительной власти;

– органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления;

– организации независимо от формы собственности, являющиеся собственниками транспортных средств, организации, владеющие транспортными средствами на праве хозяйственного ведения, оперативного управления либо по иному основанию, предусмотренному законом или договором, а также на организации, обеспечивающие работу транспортных средств, в том числе порты, пристани, аэропорты, нефтебазы, перевалочные базы горючего, автозаправочные станции, ремонтные и иные организации;

– граждан – владельцев транспортных средств.

Так, например, в Федеральном Законе «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» указано, что в области железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется государственное регулирование.

В соответствии с Федеральным законом от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» Правительство Российской Федерации осуществляет от имени Российской Федерации полномочия акционера единого хозяйствующего субъекта в соответствии с законодательством Российской Федерации о приватизации и об акционерных обществах. Единый хозяйствующий субъект обеспечивает осуществление мероприятий по мобилизационной подготовке, в том числе техническому прикрытию объектов железнодорожного транспорта, гражданской обороне в соответствии с установленным заданием и

несет ответственность за их осуществление, а также предоставляет органам внутренних дел на транспорте и органам специальных перевозок, военно-транспортным органам необходимое имущество в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Расходы единого хозяйствующего субъекта, связанные с осуществлением указанных в настоящем пункте мероприятий, компенсируются за счет средств федерального бюджета.

На основе Постановления Правительства РФ от 13 августа 2006 г. № 490 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте», Постановления Правительства РФ от 23 июля 2004 г. № 371 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта» и иных нормативных правовых актов, которые обеспечивают мобилизационную подготовку, а также контроль и координацию деятельности в этой области, происходит исполнение военно-транспортной обязанности на морском и речном флоте.

Подготовка и обеспечение работы транспортных средств, предоставляемых войскам, формированиям и органам, осуществляется федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и организациями и включает в себя выполнение мероприятий и обязательных требований по обеспечению мобилизационной готовности указанных транспортных средств в соответствии с Положением и другими нормативными правовыми актами Российской Федерации по вопросам военно-транспортной обязанности. Так, например, согласно Постановлению Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS», транспортные средства, предназначенные для Вооруженных Сил РФ при мобилизационной подготовке и мобилизации, могут быть оснащены аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Военно-транспортная обязанность не распространяется на дипломатические представительства и консульские учреждения иностранных государств, иностранные и международные организации, иностранных граждан и лиц без гражданства.

По запросам военных комиссариатов (органов военного управления) Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации, её территориальные органы, другие федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления и организации обязаны представлять информацию о наличии и техническом состоянии транспортных средств.

Федеральная служба государственной статистики Российской по согласованию с Минобороны России и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти устанавливаются порядок представления и форма государственной отчетности о транспортных средствах.

Контроль за готовностью транспортных средств, предоставляемых войскам, формированиям и органам, возлагается на федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, военные комиссариаты (органы военного управления), войска, формирования и органы и осуществляется в ходе проведения проверок мобилизационной готовности этих транспортных средств и организации их учета, а также в ходе проведения мероприятий.

Таковы в основном и в целом правовые основы законодательного регулирования военно-транспортной обязанности в современной России.

Список литературы:

[1] Федеральный закон «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» от 26 февраля 1997 № 31-ФЗ (в ред. от.05.04. 2013г.) // СЗ РФ. – 1997. – № 9. – Ст. 1014.

[2] Указ Президента РФ от 2 октября 1998 г. № 1175 «Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности» // СЗ РФ. – 1998. – № 40. – Ст. 4941.
[3] Постановление Правительства РФ от 14 июня 2000 г. № 449 «О государственной приемке кораблей и морских судов обеспечения». Справочно-правовая система Консультант Плюс.
[4] Грудцина Л. Военно-транспортная обязанность: хороший военком лучше плохого закона // Адвокат. – 2001. – № 11.
[5] Дугенец А.С. Рецензия на учебник Ю.А. Дмитриева, И.А. Полянского, Е.В. Трофимова «Административное право» // Административное право и процесс. – 2009. – № 5. – С. 38.

LEGAL FRAMING OF MILITARY AND CONVEYANCE DUTY IN THE RUSSIAN FEDERATION

S.A. Sokolov

Key words: *transport, transportation, military and conveyance duty.*

The article analyzes and researches the underlying principles of the existing federal legislation on military and conveyance duty in modern Russia.

УДК 34

***Ф.С. Сосенков**, к.ю.н, заведующий кафедрой, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ТРАНСПОРТНАЯ МАЛОДОСТУПНОСТЬ РЕГИОНА КАК ПРЕДПОСЫЛКА СЕПАРАТИЗМА: ПРОБЛЕМА АНКЛАВА И ПУТИ ЕЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Ключевые слова: *сепаратизм, анклав, эксклав, транспортная малодоступность, статус субъекта Российской Федерации.*

В статье рассмотрены вопросы транспортной малодоступности региона как предпосылки сепаратизма. Особое внимание уделено проблеме анклавов и в первую очередь – Калининградской области. Освещены пути урегулирования возникающих проблем с позиций международного и национального права.

Три вещи делают нацию великой
и благоденствующей: плодоносная почва,
деятельная промышленность
и легкость передвижения людей и товаров

Ф. Бекон

В специальной литературе отмечено, что гарантией обеспечения целостности страны и ее национальной безопасности является устойчивое развитие транспорта[1]. Одной из опасностей, угрожающих целостности государства является сепаратизм – (фр. separatism, от лат. separatus – отдельный) – стремление отделиться, обособиться; движение за отделение части государства и создание нового государственного обра-

[1] См.: Костров В.Н. Государственное регулирование на транспорте: учеб. пособие для вузов / В.Н. Костров, А.А. Локтев, А.И. Телегин, М.А. Государев; под общей ред. проф., д.э.н. В.Н. Кострова, проф., д.т.н. А.И. Телегина. Изд. 3-е, исправ. и доп. – Н.Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии гос. службы, 2007. С. 4.

зования или за предоставление части страны автономии[1]. В рамках данной статьи проследим, каким образом транспортная малодоступность региона может влиять на сепаратистские настроения и каким образом данная проблема решается в России и за рубежом, наибольшее внимание уделим нормативно-правовому решению проблемы.

Удаленность того или иного региона от центра страны, усиленная транспортной малодоступностью, обособляет регион, вырывает его из государственного пространства. Особенно ярко такая тенденция проявляется в условиях, когда транспортно удаленный регион заселен иным, по сравнению с преобладающим в государстве, этносом. Примером может служить обширное плато Тэйнгуен во Вьетнаме на границе с Лаосом и Камбоджой, населенное национальными меньшинствами тхо, таи и нунг, значительно отличающимися от вьетнамцев по языку, культуре, религии и быту. Сложный рельеф, джунгли, удаленность от административных центров способствовали отчуждению региона от Вьетнама и стимулировали сепаратистские движения. Эти настроения привели к образованию военизированной сепаратистской организации – Объединенный фронт освобождения угнетенных рас (Le Front Unifie pour la Liberation des Rases Opprimees, ФУЛРО)[2].

Особое внимание в рамках заявленной темы уделим проблеме анклавов и прежде всего – Калининградской области. В справочной литературе под анклавом понимается часть территории одного государства, полностью окруженной сухопутной территорией одного государства или государств. В тех случаях, когда территория одного государства оказывается отрезанной частично сухопутной территорией другого государства, такие государства рассматриваются в качестве полуанклавов, поскольку имеют морской берег, к которому возможен доступ со стороны моря [3].

Если подходить к определению анклава строго, то в настоящее время к ним относятся испанский город Лливия, расположенный внутри французского департамента Восточные Пиринеи, бельгийские территории Барле-Насау и Барле-Хорты, а также итальянская Кампионе в Швейцарии. Данные анклавы являются небольшими по площади территориями и расположены в нескольких километрах от своего государства и не создают особых проблем в плане транспортного сообщения[4]. Данные территории, таким образом, фактически не отличаются от иных регионов своих государств и не претендуют на особый статус, а тем более на отделение.

В ряде работ[5] используется также термин «эксклав»[6] применительно к Восточной Пруссии межвоенного периода, Западному Берлину, Северной Ирландии, Гибралтару, Нахичевани, Кабинде, Гонконгу, португальским колониям в Индии, Аомыни и в первую очередь – современной Калининградской области. В сферу нашего внимания в рамках данной статьи попадает прежде всего самый западный регион России, для

---

[1] Большой юридический словарь / Под ред. А.Я. Сухарева, В.Е. Крутских. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА – М, 2000. С. 554.

[2] См.: Кравков А.Г. Война во Вьетнаме: США и горские народы Тейгуен // Новый исторический вестник. –2008. – №17. С. 181–182.

[3] См.: Словарь международного права. М., 1986. С. 11–12.

[4] См.: Виноградов М.В. Восточнопрусский анклав в межвоенный период (1918 – 1939 гг.). Дисс…к.и.н. Спб., 2003. С. 17.

[5] См., например: Клемешев А.П., Федоров Г.М., Корнеевец В.С., Зверев Ю.М., Гареев Т.Р. Концепция развития Калининградской области в условиях российско-европейского взаимодействия на Балтике: аналитический доклад // Регион сотрудничества. – 2004. – №8; Клемешев А.П. Конфликтогенность эксклава на Балтике: историко-политические аспекты // Регион сотрудничества. – 2004. – №14; Клемешев А.П., Абрамов В.Н., Алимпиева А.В., Андрейчук Н.В., Гаврилина Л.М., Зверев Ю.М., Критинин Г.В., Мельвиль А.Ю., Миронюк М.Г., Федоров Г.М. Проблемы сепаратизма в условиях анклавных территорий // Регион сотрудничества. – 2005. – №3 и др.

[6] Отметим, что данный термин, неизвестный международному праву, означает часть государственной территории, географически изолированной от основной части своего государства и окруженной чужой территорией.

обозначения которого, не вдаваясь в терминологические тонкости, будем употреблять все три термина: анклав, полуанклав и эксклав.

Калининградская область, в качестве анклавной территории имеет достаточно долгую историю. Уже в XVIII веке Восточная Пруссия превращается в анклав в составе объединенного Бранденбург-Прусского королевства[1], отделенного от основной территории Пруссии польской территорией. Эксклавное положение провинции было преодолено Пруссией после первого раздела Польши, осуществленного Австрией, Пруссией и Россией. Восточная Пруссия снова попадает в эксклавное положение по условиям Версальского мирного договора 28 июня 1919 года. Начиная с этого времени экономическое положение восточной Пруссии значительно ухудшается вследствие транспортной малодоступности основной территории Германии и утраты основного источника доходов – торговли с Россией. Для преодоления кризисного положения Центральным правительством Германии реализуется программа «Восточная Пруссия», в рамках которой выделяются средства на развитие аграрного сектора, осуществляются меры по модернизации производственной инфраструктуры региона, расширяется порт. Кроме того, в порту Кёнигсберга создается «вольный город»: разрешается беспошлинное хранение грузов, а также неограниченное строительство различных промышленных сооружений[2]. В дальнейшем Германия дипломатическими путями договаривается с Польшей об организации транзита («польский коридор»). С приходом к власти национал-социалистов переводит ситуацию из плоскости переговоров в плоскость конфликта. Проблема эксклавности Восточной Пруссии становится одним из козырей нацистской пропаганды, регион стремительно милитаризуется. В 1939 году проблема региона решается военным путем.

Калининградская область появилась в составе России вследствие победы советского народа в Великой Отечественной войне. 17 июля – 2 августа в ходе Потсдамской конференции глав СССР, США и Великобритании было принято решение о передаче части Восточной Пруссии Польше, а города Кёнигсберга и прилегающих к нему районов – Советскому Союзу. В период с сентября 1945 г. по апрель 1946 г. на переданной территории действовал вновь образованный Кёнигсбергский особый военный округ. Седьмого апреля 1946 года в составе РСФСР образуется Кёнигсбергская область, переименованная 4 июня 1946 г. в Калининградскую, начинается ее население советскими гражданами. Значительная часть немецкого населения покинула Кёнигсберг и его окрестности ранее, эвакуировавшись с отступавшими немецкими войсками, оставшаяся часть на основании решения Потсдамской конференции в 1948 – 1951 гг. было выселено в Германию.

В период 1946 года проблем с транспортной доступностью региона, экономической эксклавностью не было: транзит через советскую Литву не мог быть затруднен, основная часть экономики подчинялась общесоюзным министерствам; вместе с тем особый характер области придавала ее значительная милитаризация и полная закрытость для посещения иностранными гражданами[3].

С сентября 1991 года после выходы Прибалтийских государств из состава СССР область превратилась в советский анклав, а спустя непродолжительное время – в российский. Возникла проблемная ситуация, не встречавшаяся ранее в правовой, политической, экономической отечественной практике.

В экономической области это выразилось, прежде всего, в том, что пассажирский и грузовой транспорт движется из России в регион по территории Литвы (около 300 км), что позволяло прибалтийской республике шантажировать Россию, выдвигая неприемлемые для нее требования. Выровнять экономическую обстановку в регионе

[1] Виноградов М.В. Указ. соч. С. 15.
[2] См.: Клемешев А.П. Указ. соч. С. 11–12.
[3] См.: Там же. С. 13.

были призваны режимы свободной и особой экономической зоны[1] и целевая финансовая поддержка[2].

Анклавное положение потенциально содержит в себе и политический конфликт, связанный с желанием обособиться, а то и вовсе отделиться от основной части государства. Вопрос о придании области особого политического статуса обсуждался в 1992–1996 годах областными парламентариями, однако практического воплощения не нашёл, вероятно, из-за опасений федеральных властей.

Что касается общественного мнения, то оно в недавнем прошлом выглядело следующим образом. В 2000 году на вопрос: «Какой статус Калининградской области наиболее точно отвечает интересам ее жителей?», – получены следующие ответы (в процентном отношении к числу опрошенных): необходимо сохранить существующее положение – 10%, область должна получить больше экономических прав, не меняя своего политического статуса – 27%, область должна иметь равные права с республиками в составе РФ – 10%, область должна иметь особый статус с расширенными правами, закрепленными Конституцией РФ – 35%, независимая республика вне РФ – 7%, затрудняюсь ответить – 10%[3]. В 2005 году статус области в будущем оценивался жителями региона следующим образом: независимое государство – 10,2%, территория в совместном управлении РФ и ЕС – 8%, республика в составе России – 9,8%, область РФ с правами ОЭЗ – 44,4%, область в составе РФ – 19,2%, регион в составе другого государства – 3,6%, другое, затрудняюсь ответить – 4,8%[4]. То есть так или иначе окраинное, анклавное положение заставляет значительно число жителей региона задумываться о корректировке не только экономического, но и политического статуса. Как можно решить данные вопросы, нейтрализовать настроения обособления от России с помощью правовых средств?

Во-первых, вопрос о невозможности возврата территории региона в состав Германии уже решен с помощью международного права. В последние 15–20 лет в ФРГ за возврат Восточной Пруссии выступают правые оппозиционеры (Немецкая национально-демократическая партия, «республиканцы» – немногочисленные и маргинальные в политическом плане). Вместе с тем в вопросе, решенном еще на конференции держав-победительниц еще в 1945 году, была окончательно поставлена точка Договором о добрососедстве и партнерстве между СССР и ФРГ от 9 ноября 1990 года[5] (принципиально важно то, что Российская Федерация является преемницей Советского Союза). В договоре закреплено полное урегулирование, подтверждена нерушимость границ Германии и других государств Европы, таким образом, поставлена точка в определении статуса Калининграда и прилегающих территорий, на которые Россия имеет суверенные права.

Во-вторых, придание области особого политического статуса в составе Российской Федерации требует изменения Конституции Российской Федерации, что весьма затруднительно. Кроме того данный вариант противоречит тенденции к укреплению вертикали власти. Вариант о выходе области из состав России и превращения ее в самостоятельную «четвертую балтийскую республику» противоречит Конституции

---

[1] См.: Постановление Совета Министров РСФСР от 25.09.1991 «Об утверждении Положения о свободной экономической зоне в Калининградской области (СЭЗ «Янтарь»); Федеральный закон от 22.01.1996 «Об Особой экономической зоне в Калининградской области».

[2] В 1994 – 1996 годах Калининградской области был предоставлен налоговый кредит на 200 млрн рублей (до деноминации) сроком на 5 лет. С 1998 года на территории области осуществлялась федеральная целевая программа «Развитие ОЭЗ в Калининградской области» на 1998–2005 гг. Указанная программа финансировалась скудно, в 2001 году вместо нее утверждена программа «Развитие Калининградской области на период до 2010 года».

[3] См.: Журавский С.В. Российский анклав: возникновение, состояние, тенденции социально-политического развития. Автореф. дис. к.полит. наук. Москва, 2000. С. 26.

[4] См.: Клемешев А.П., Абрамов В.Н., Алимпиева А.В., Андрейчук Н.В., Гаврилина Л.М., Зверев Ю.М., Критинин Г.В., Мельвиль А.Ю., Миронюк М.Г., Федоров Г.М. Указ. соч. С. 46.

[5] Вестник МИД СССР. – 1990. – №19. С. 52.

РФ. Представляется, что мнения о резких сепаратистских настроениях в регионе значительно преувеличены. В этой связи населению важно прежде социальное положение в регионе, для выравнивания которого необходимо принимать законы не об особом политическом, а об особом экономическом положении области, что и осуществляется федеральным законодателем. Кроме того, необходимо принимать меры к интеграции жителей области в культурную, образовательную, политическую и иную жизнь страны, принимая и реализуя соответствующие нормативные правовые акты.

Список литературы:

[1] Большой юридический словарь / Под ред. А.Я. Сухарева, В.Е. Крутских. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА – М, 2000.
[2] Виноградов М.В. Восточнопрусский анклав в межвоенный период (1918 – 1939 гг.). Дисс…к.и.н. Спб., 2003.
[3] Журавский С.В. Российский анклав: возникновение, состояние, тенденции социально-политического развития. Автореф. дис. к.полит. наук. Москва, 2000.
[4] Клемешев А.П., Федоров Г.М., Корнеевец В.С., Зверев Ю.М., Гареев Т.Р. Концепция развития Калининградской области в условиях российско-европейского взаимодействия на Балтике: аналитический доклад // Регион сотрудничества. – 2004. – №8
[5] Клемешев А.П. Конфликтогенность эксклава на Балтике: историко-политические аспекты // Регион сотрудничества. – 2004. – №14
[6] Клемешев А.П., Абрамов В.Н., Алимпиева А.В., Андрейчук Н.В., Гаврилина Л.М., Зверев Ю.М., Критинин Г.В., Мельвиль А.Ю., Миронюк М.Г., Федоров Г.М. Проблемы сепаратизма в условиях анклавных территорий // Регион сотрудничества. – 2005. – №3
[7] Костров В.Н. Государственное регулирование на транспорте: учеб. пособие для вузов / В.Н. Костров, А.А. Локтев, А.И. Телегин, М.А. Государев; под общей ред. проф., д.э.н. В.Н. Кострова, проф., д.т.н. А.И. Телегина. Изд. 3-е, исправ. и доп. – Н. Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии гос. службы, 2007.
[8] Кравков А.Г. Война во Вьетнаме: США и горские народы Тейгуен // Новый исторический вестник. – 2008. – №17.
[9] Словарь международного права. М., 1986.

TRANSPORTATIONAL LOW AVAILABILITY OF A REGION AS AN IMPLICATION OF SEPARATISM: THE PROBLEM OF ENCLAVE AND WAYS OF ITS LEGAL REGULATION

F.S. Sosenkov

Key words: *separatism, enclave, exclave, transportational low availability, status of the subject of Russian Federation.*

The article is devoted to the questions of transportational low availability of a region as an implication of separatism. The article takes a special look at the problem of enclaves as such and enclaves in Kaliningrad region in particular. The article highlights the ways of legal regulation of arising problems from the point of view of international and national law.

УДК 34

Н.В. Чих, *к.ю.н., ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Н.С. Аксёнов, *студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ФИНАНСОВАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ В СФЕРЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА И ЕЕ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Ключевые слова: *финансовая политика, правовое регулирование, морской транспорт.*

В статье рассмотрены актуальные проблемы, связанные с финансовой политикой России в сфере морского транспорта и ее правовым регулированием.

Финансовая политика всегда занимала важное место в жизни и развитии любого государства. В последние годы в связи с мировым кризисом еще более возросла важность проведения эффективной финансовой политики. Суть эффекта от финансовой политики заключается в разнице изменения финансового положения, которое происходит в результате использования имеющейся финансовой системы с помощью данного финансового механизма в результате проводимой финансовой политики за конкретный промежуток времени[1].

Особенную важность для развития государства играет проводимая финансовая политика в области транспорта.

Транспортная система России является важнейшей составной частью производственной инфраструктуры, а ее развитие – одна из приоритетных задач государственной деятельности. Развитие и модернизация сферы транспорта являются факторами, стимулирующими социально-экономическое развитие страны, повышение уровня жизни, укрепляющими ее федерализм и территориальную целостность[2].

Президент В.В. Путин в своем послании Федеральному Собранию РФ 12 декабря 2012 года отмечал, что важнейший приоритет развития транспортного комплекса – это региональная авиация, а также морские порты, Северный морской путь, БАМ, Транссиб, другие транзитные коридоры, поскольку нужно обеспечить в полном смысле транспортную связанность, единство всей российской территории[3].

В бюджетную систему организациями транспортного комплекса перечислено налоговых платежей почти 515 млрд. рублей, в том числе в федеральный бюджет – 441 млрд. рублей. Объем инвестиций в транспортный комплекс с 2000 года (в сопоставимых ценах) увеличился почти в 2 раза и достиг в 2011 году 1,2 трлн. рублей, примерно 11% общего объема инвестиций в российскую экономику. Однако, транспортная подвижность преобладающей части населения остается на низком уровне – около 7 тыс. км на 1 человека в год – и становится одним из основных препятствий к снижению напряженности на региональных рынках труда. Транспортная система в целом и род ее ключевых сегментов хронически недофинансированы и не обладают резервами «долговременной устойчивости[4].

---

[1] См. Колесов А.С. О сущности эффективности финансовой политики // Финансы, 2012. – № 9. С. 57.

[2] http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=439

[3] См. Послание президента РФ Федеральному Собранию Российской Федерации 12 декабря 2012 года.

[4] Соколов М.Ю. Обновление транспортной стратегии России до 2030 года // Речной транспорт (XXI век), 2013. – №1.

Справедливо отмечается, что несбалансированное и несогласованное развитие отдельных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов привело к их нерациональному соотношению в транспортном балансе страны, а региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны и не позволяет в полной мере осваивать ресурсы регионов. Различия в транспортном обеспечении между субъектами РФ достигают недопустимого уровня[1].

В рассматриваемом нами аспекте обратим внимание на проблемные вопросы в сфере морского транспорта, который играет важную роль в развитии экономики Российской Федерации и решающую роль в транспортном обеспечении внешнеэкономических связей, поскольку им перевозится до 60 процентов внешнеторговых грузов.

Наблюдается недостаток специализированных терминалов по перевалке массовых (навалочных и наливных) грузов в Северо-Западном и Южном бассейнах. Недостаточные глубины в акватории и подходных каналах большинства российских портов существенно снижают их конкурентоспособность, так как не позволяют обрабатывать современные крупнотоннажные суда. Судоходные пути в зоне ответственности России не достаточно оборудованы современными навигационными средствами. На подходах к ряду портов отсутствуют системы управления движением судов, что является одной из основных причин навигационных аварий. Количество ледоколов недостаточно для организации надежного обеспечения зимней навигации на подходах и в портах замерзающих морей, что приводит к сезонному снижению их грузооборота. Возраст большинства ледоколов значительно превышает нормативный срок службы. Резкое увеличение объемов перевозки нефти морем и рост грузоподъемности танкеров создают предпосылки к росту количества случаев разлива нефти и объемов разлива. Уровень подготовки специалистов морского транспорта отстает от действующих мировых стандартов, а объемы их подготовки не удовлетворяют потребности отрасли, особенно по командному составу. Большая часть транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией (63 процента), работает под иностранными флагами и перевозит грузы иностранных фрахтователей. Под российским флагом работает преимущественно физически и морально устаревший флот, средний возраст судов которого составляет 24 года, и многое другое[2].

Государство прикладывает все возможные усилия для преодоления этого огромного комплекса проблем, накопленного годами. В транспортном комплексе идеи решения этих проблем имеются, но как всегда все главным образом упирается в ограниченность финансовых ресурсов. В этой связи государством принято ряд программ, что позволит поэтапно решить имеющиеся проблемы, распределяя финансы на их решения по возможности. К таким документам относятся:

– Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года[3];

– Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года[4];

– Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)[5];

– Подпрограмма «Морской транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и другие.

---

[1] См. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» (в ред. Постановления Правительства РФ от 20 мая 2008 года № 377).

[2] См. Подпрограмма «Морской транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

[3] Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»

[4] Приказ Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года»

[5] В ред. Постановления Правительства РФ от 20 мая 2008 года № 377.

Каждая программа предусматривает целый комплекс мер, подлежащих реализации, а так же крупные инвестиционные проекты и естественно финансовые затраты, покрываемые из федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ, внебюджетных источников.

Применительно к избранной теме кратко охарактеризуем суть подпрограммы «Морской транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и посмотрим, как же реализуется ее положения на практике.

Целями подпрограммы являются повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны; повышение безопасности и устойчивости транспортной системы.

Задачами подпрограммы являются обеспечение роста перевозок грузов и пассажиров по социально значимым маршрутам; увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности российского транспортного флота; безопасности функционирования морского транспорта.

Общий объем финансирования подпрограммы составляет 630,7 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе средства федерального бюджета – 182 млрд. рублей, внебюджетные средства – 448,7 млрд. рублей. Общий объем финансирования включает в себя: капитальные вложения – 629,7 млрд. рублей; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 0,36 млрд. рублей; прочие нужды – 0,64 млрд. рублей.

Для обеспечения устойчивой и эффективной работы морского транспорта, повышения его безопасности и удовлетворения растущих потребностей населения и экономики в перевозках в подпрограмме предусматриваются капитальные вложения на развитие материальной базы морского транспорта и его учебных заведений, осуществляемые за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников; научно-исследовательские работы, обеспечивающие решение задач подпрограммы в сфере ответственности государства и осуществляемые за счет средств федерального бюджета; мероприятия по обеспечению организационной и правовой поддержки выполнения функций государственного заказчика подпрограммы, осуществляемые за счет средств федерального бюджета.

Основным принципом разработки подпрограммы является формирование инвестиционных проектов, обеспечивающих достижение стратегических целей и решение задач развития морского транспорта.

Для решения задачи по обеспечению роста перевозок грузов и пассажиров по социально значимым маршрутам предусматривается строительство железнодорожных и автопассажирских паромов для обеспечения сообщения с Калининградской и Сахалинской областями, строительство грузопассажирских и грузовых судов для доставки грузов и пассажиров в удаленные районы Дальнего Востока, строительство автопассажирских паромов и пассажирских судов для перевозок в сообщении с портом Сочи.

Решение задачи по увеличению пропускной способности российских морских портов и провозной способности морского транспортного флота предусматривает реализацию проектов по увеличению пропускной способности российских морских портов путем строительства новых и реконструкции действующих перегрузочных терминалов, обновлению и пополнению морского транспортного флота.

На территории Северного бассейна предусматривается реконструкция подходного канала порта Архангельск, на территории Балтийского бассейна – развитие объектов инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности, в морских портах Санкт-Петербург, Высоцк, Усть-Луга, Балтийск, на территории Черноморско-Азовского бассейна – развитие портов Таганрог, Кавказ, на территории Каспийского бассейна – достройка объектов инфраструктуры порта Оля, на территории Дальневосточного бассейна – развитие портов Ванино, Петропавловск-Камчатский, Находка,

Холмск, Анадырь, а также порта в районе пос. Набиль. Создание современных международных пассажирских комплексов предусматривается в морских портах Санкт-Петербург и Сочи.

Для повышения конкурентоспособности и провозной способности морского транспортного флота предусматривается его пополнение новыми современными конкурентоспособными судами различного назначения – газовозами, танкерами, танкерами-продуктовозами, балкерами, лесовозами, контейнеровозами, судами типа «ро-ро», универсальными судами. Транспортный флот должен пополниться 130 судами суммарным дедвейтом 6,2 млн. тонн.

Для решения задачи по обеспечению надежности и безопасности функционирования морского транспорта предусматриваются строительство и реконструкция систем управления движением судов, объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации и на трассах Северного морского пути строительство и реконструкция станций приема и обработки информации Международной спутниковой системы поиска и спасания «КОСПАС-САРСАТ»; строительство судов обеспечивающего флота (ледоколов, аварийно-спасательных, природоохранных, гидрографических), объектов берегового базирования бассейновых аварийно-спасательных управлений, приобретение глубоководного мобильного универсального оборудования. Всего будет построено 90 судов обеспечивающего флота; развитие материальной базы для подготовки квалифицированных специалистов в соответствии с международными стандартами; обеспечение защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта от актов незаконного вмешательства путем установки специализированного оборудования; повышение технической оснащенности государственного морского надзора.

Подпрограмма включает также мероприятия по обеспечению организационной и правовой поддержки выполнения функций государственного заказчика подпрограммы, организации юридического сопровождения процессов управления ее реализацией, заключения и исполнения государственных контрактов, осуществления судебной и внесудебной защиты государственных интересов. Финансирование этих мероприятий предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета.

Определенные цели и задачи, а так же инвестиционные проекты конечно разработаны добротно, но имеет место и такой аспект, как процесс реализации данной Целевой программы и ее подпрограммы, а именно в финансовом плане. Об этом может свидетельствовать отчет об ее исполнении, например за 2012 год[1].

Так например, объем финансирования в 2012 году за счет средств федерального бюджета составляет 377 544 424,0 тыс. рублей, в том числе «капитальные вложения» – 306 552 207,3 тыс. рублей (бюджетные инвестиции – 218 953 415,7 тыс. рублей, межбюджетные субсидии – 87 598 791,6 тыс. рублей), НИОКР – 765 127,0 тыс. рублей, «прочие нужды» – 70 227 089,7 тыс. рублей.

В 2012 году суммарные кассовые расходы государственных заказчиков из федерального бюджета на реализацию программы составляют 347 040 075,2 тыс. рублей – 91,9% от годовых бюджетных назначений, в том числе «капитальные вложения» – 279 287 135,1 тыс. рублей (бюджетные инвестиции – 195 864 697,0 тыс. рублей, межбюджетные субсидии – 83 422 438,1 тыс. рублей), НИОКР – 507 067,8 тыс. рублей, «прочие нужды» – 67 245 872,3 тыс. рублей.

В рассматриваемой нами сфере обратим внимание на подпрограмму «Морской транспорт»:

Объем финансирования в 2012 году за счет средств федерального бюджета составляет 17 019 489,8 тыс. рублей, в том числе «капитальные вложения» –

[1] См. отчет о ходе реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» за 2012 год.

16 943 169,8 тыс. рублей (бюджетные инвестиции – 16 943 169,8 тыс. рублей), «прочие нужды» – 76 320,0 тыс. рублей. Изменение объема финансирования мероприятий подпрограммы «Морской транспорт» связан с приятием федерального закона от 03.12.2012 №247-ФЗ «О внесении изменений в федеральный закон «О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов».

В 2012 году суммарные кассовые расходы государственных заказчиков из федерального бюджета на реализацию программы составляют 16 932 182,7 тыс. рублей – 99,5% от годовых бюджетных назначений, в том числе «капитальные вложения» – 16 861 878,9 тыс. рублей (бюджетные инвестиции – 16 861 878,9 тыс. рублей) «прочие нужды» – 70 303,6 тыс. рублей.

На 2012 год заключено 255 государственных контрактов (соглашений) на сумму 16 948 197,3 тыс. рублей – 99,6% от объёма годовых бюджетных назначений.

Стоимость работ, выполняемых в 2012 году, по 53 переходящим контрактам прошлых лет составляет 4 877 132,9 тыс. рублей, по заключенным с 1 января 2012 г. 204 контрактам составляет 12 071 064,4 тыс. рублей, в том числе по 20 контрактам длительностью более одного года – 10 652 542,7 тыс. рублей.

Приведем несколько примеров по реализации инвестиционных проектов в морском транспорте в 2012 году.

По государственному контракту на строительство морского терминала Догомыс освоено 45 281,2 тыс. руб. Строительно-монтажные работы на морских терминалах «Адлер», «Лазаревское» и «Мацеста» завершены. Проводятся мероприятия по вводу морских терминалов в эксплуатацию. В проекте «Морской порт Сочи с береговой инфраструктурой с целью создания международного центра пассажирских и круизных перевозок» в 2012 году освоено за счет всех источников финансирования– 75,9% от годового задания; только на строительство здания пункта пропуска через госграницу профинансировано 33 000,00 тыс. рублей. По проекту «Развитие морского торгового порта Усть-Луга» в 2012 году освоено 74,9% годового задания. По проекту «Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Мурманск, Мурманская область» в 2012 году освоено 73,4% от годового задания. По проекту «Строительство систем управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации» – в 2012 году освоено 100% от годового задания, по проекту «Строительство систем управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации» – 115,3% от годового задания, по проекту «Строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам РФ» – 107,2% от годового задания, по проекту «Строительство объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе» – 21,1% от годового задания. Однако, проекты «Развитие объектов инфраструктуры морского порта Кавказ» и «Реконструкция станций приёма и обработки информации Международной спутниковой системы поиска и спасения «КОСПАС-САРСАТ» не осваивались вообще[1].

Необходимо сказать и о вопросах обеспечения безопасности на транспорте. Вспомним о Морской доктрине, которая определяет государственную политику нашей страны в области морской деятельности. Важнейший ее элемент – обеспечение безопасности морской деятельности. Здесь в первую очередь речь идет о правовом аспекте, о правовом регулировании.

В обеспечении безопасности можно выделить 4 направления: первое из них – это неукоснительное соблюдение соответствующих норм международного права и российского законодательства. Второе – поддержание, совершенствование и развитие средств навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения.

[1] Подробнее см. Отчет о ходе реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» за 2012 год.

Третье – это организация государственного контроля за выполнением классификационных требований к техническому состоянию и годности судов, их всестороннему оснащению и обеспечению, подготовке и сертификации экипажей судов. И четвертое – оперативное доведение необходимой информации до мореплавателей[1].

За последние два года РФ присоединилась к четырем важным международным документам: Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнению нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (1990г.); Международной конвенции о гражданской ответственности за загрязнение моря бункерным топливом; Приложению VI к Международной конвенции о предотвращении загрязнения окружающей среды с судов – МАРПОЛ, устанавливающему правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов; и Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими (2004г.). Из важнейших национальных документов можно назвать ФЗ от 14 июня 2011 года №141-ФЗ, вносящий поправки в Кодекс торгового мореплавания. Эти поправки привели КТМ в соответствие международным нормам в части страхования гражданской ответственности за загрязнение окружающей среды нефтью, устранили излишние административные процедуры при регистрации судов под государственным флагом РФ, определили организационные вопросы навигационно-гидрографического обеспечения безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним, создали правовоую основу для издания положения о дипломировании всех моряков и др.

ФЗ №305 от 7 ноября 2011 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией государственной поддержки судостроения и судоходства» установил экономический режим для судовладельцев, зарегистрировавших свои суда в Российском международном реестре судов, соизмеримый с соответствующими режимами наиболее привлекательных флагов.

В 2012 году законодатель внес существенные изменения в законодательство по торговому мореплаванию. Были приняты 3 Федеральных Закона, которые во-первых, внесли изменения в КоАП в части ответственности за нарушение правил государственной регистрации судов и нарушение правил лоцманской проводки; во-вторых, внесли изменения в ГПК в части подсудности исков о невыплате зарплаты и нарушение социальных прав моряков; а так же ФЗ «О понятии маломерного судна». Также следует упомянуть и о Федеральном Законе «О Северном морском пути»[2], который предусматривает законодательное закрепление существования администрации Севморпути и ее функций, регулирование принципов оказания услуг на Севморпути, установление правил плавания судов в этой акватории. И многое другое.

Правовая работа идет активными темпами. Только за 2011 год было принято 107 нормативных правовых актов различного уровня в области морского и внутреннего водного транспорта.

Хотелось бы вспомнить еще один документ. Сравнительно-правовой анализ национальных законодательств в сфере транспорта государств-членов Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭс)[3].

Исходя из анализа, можно с уверенностью заявить, что в РФ до сих пор отсутствует такой документ как «Основы законодательства о транспорте в РФ» (название условное), в то время как в других странах, членов ЕврАзЭс они имеются и работают.

---

[1] См. Олерский В. Морская доктрина РФ: задачи и пути выполнения // Морской флот, 2012. – № 2, С. 4.

[2] См. Федеральный Закон от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории северного морского пути».

[3] См. «Сравнительно-правовой анализ национальных законодательств в сфере транспорта государств-членов Евразийского экономического сообщества» (Постановление МПА ЕврАзЭс от 16.06.2003 №4-11).

В этой связи необходимо обратить внимание, что в РФ необходимо разработать такой документ.

Особо необходимо обратить внимание на множественность кодифицированного законодательства в области транспорта. Так, в РФ действуют Воздушный кодекс, Водный кодекс, Кодекс внутреннего водного транспорта, Кодекс торгового мореплавания. Очевидно, что необходимость в их наличии обусловлена определенными спецификами. Но так же необходимо обратить внимание на тот факт, что уже достаточно давно, а именно в 2001 году вступило в силу соглашение между Белоруссией, Казахстаном, Кыргызской Республикой и Россией о формировании Транспортного союза[1]. Первоочередной мерой по формированию этого союза является унификация национального законодательства, регулирующего отношения в области транспорта и дорожного хозяйства. От сюда делаем вывод, что имеется необходимость унифицировать хотя бы для начала кодифицированное законодательство в области морского и речного транспорта, и объединить КТМ и КВВТ.

Колоссальные суммы требует развитие транспортного комплекса. Но в этом имеется фундаментальная необходимость, так как затраты сейчас позволят получить большие доходы в будущем, а значит увечить бюджет России, что позволит более эффективно решать весь комплекс проблем государственного масштаба. Правовое же положение также требует особого внимания, непроработанная нормативная база может серьезно парализовать процесс работы и соответственно развития транспортного комплекса, что может иметь серьезные негативные последствия.

Список литературы:

[1] Послание президента РФ Федеральному Собранию Российской Федерации 12 декабря 2012 года.
[2] Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» (в ред. Постановления Правительства РФ от 20 мая 2008 года № 377).
[3] Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года (утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р).
[4] Подпрограмма «Морской транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».
[5] Отчет о ходе реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» за 2012 год.
[6] Сравнительно-правовой анализ национальных законодательств в сфере транспорта государств-членов Евразийского экономического сообщества (Постановление МПА ЕврАзЭс от 16.06.2003 №4-11).
[7] Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза от 22 января 1998 года.
[8] Колесов А.С. О сущности эффективности финансовой политики // Финансы, 2012. – № 9.
[9] Соколов М.Ю. Обновление транспортной стратегии России до 2030 года // Речной транспорт (XXI век), 2013. – №1.
[10] Олерский В. Морская доктрина РФ: задачи и пути выполнения // Морской флот, 2012. – № 2.
[11] Официальный сайт Министерства транспорта России [Электронный ресурс]: – режим доступа: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?FOLDER_ID=439.

FINANCIAL POLICY OF RUSSIA IN THE SPHERE OF SEA TRANSPORT AND ITS LEGAL REGULATION

N.V. Chih, N.S. Aksenov

[1] См. Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза от 22 января 1998 года.

Key words: *financial policy, legal regulation, sea transport*

The article is devoted to the most crucial problems concerning financial policy of Russia in the sphere of sea transport and its legal regulation.

Раздел III

Проблемы преподавания юридических дисциплин и воспитательной работы в транспортном вузе. Правовая культура

Section III

The Problems of Teaching Legal Courses and the issues of Extra-Class Activities in a Transport Higher Educational institution . Legal Culture

УДК 340.114.5

***М.Г. Асташева**, старший преподаватель ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ПРАВОВОЕ ВОСПИТАНИЕ СТУДЕНТОВ НЕЮРИДИЧЕСКИХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ В ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗАХ

Ключевые слова: *правовое воспитание, образование, транспорт*

Статья посвящена проблеме правового воспитания в студенческой среде. Рассматриваются вопросы формирования антикоррупционного правосознания студентов. Раскрыт опыт проведения в академии мероприятий по разъяснению действующего уголовного законодательства, направленного на борьбу с коррупцией среди студентов технических специальностей.

Воспитание – это один из важнейших элементов единого целенаправленного процесса образования. В соответствии с законом об образовании под воспитанием понимается деятельность, направленная на развитие личности, создание условий для самоопределения и социализации обучающегося на основе социокультурных, духовно-нравственных ценностей и принятых в обществе правил и норм поведения в интересах человека, семьи, общества и государства.

Воспитание граждан осуществляется в рамках единой, всеохватывающей системы. Если расчленить ее на отдельные составные части, можно выявить различные, относительно автономные виды воспитания: политическое, нравственное, эстетическое и иное, в т.ч. правовое. Актуальность правового воспитания определяется современным состоянием, проблемами и задачами российского общества. Оно заняло достойное место среди приоритетов образовательной политики, т.к. наряду с другими условиями, оно обеспечивает успешную социализацию.

Вопросы повышения уровня правовой культуры студентов, формирования правосознания, правомерного поведения, в том числе правовой активности молодого гражданина, отражены в ряде нормативных документов. К их числу могут быть отнесены: Федеральный закон «Об образовании»; Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года (утв. Указом Президента РФ от 9 октября 2007 г. № 1351); Федеральная целевая программа развития образования на 2011–2015 годы, утверждена постановлением Правительства Российской федерации от 7 февраля 2011 г. № 61; *Стратегия государственной молодежной политики в Российской Федерации*, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 декабря 2006г. № 1760-р и др.

В системе правовой подготовки студентов, как будущих специалистов, необходимо исходить из того, что неотъемлемой составной частью правового воспитания является антикоррупционное воспитание.

Указом Президента Российской Федерации от 13 марта 2012 года № 297 утвержден Национальный план противодействия коррупции на 2012–2013 годы. В настоящем Указе предложено всем политическим партиям, саморегулируемым организациям, общественным и другим организациям продолжить работу по формированию в обществе нетерпимого отношения к коррупционному поведению.

Президент России В.В. Путин считает, что борьба с коррупцией является долгосрочной задачей, которая должна решаться по нескольким направлениям: воспитание, понимание неизбежности и неотвратимости наказания за нарушения закона, а также создание в обществе нетерпимости к проявлениям коррупции [1].

Система антикоррупционного воспитания должна охватывать все социальные институты, формирующие качества личности как человека и профессионала, и быть

нацеленной на развитие устойчивой нетерпимости к коррупционным проявлениям. Важная роль в этой системе должна принадлежать высшему профессиональному образованию.

Нетерпимость к коррупционным проявлениям является главным элементом антикоррупционного правосознания, уровень развития которого предопределяет эффективность противодействия коррупции в государстве.

В последние годы в юридической литературе значительно усилился интерес к данной проблематике. Достаточно полно изучены правовые средства и методы противодействия коррупционным проявлениям, общие и специальные признаки антикоррупционного правосознания.

Так, по мнению Н.М. Горбунова, формирование антикоррупционного правосознания, наряду с правотворчеством и правоприменением, является одной из наиболее перспективных и сложных задач в рамках борьбы с коррупцией в современной России [2]. Аналогичной точки зрения придерживается Э.В. Талапина, которая рассматривает формирование антикоррупционного правосознания как один из правовых способов противодействия коррупции, в купе с созданием и реализацией законодательства, карающего коррупционные правонарушения [3].

Волжская государственная академия водного транспорта идет в ногу со временем. Еще в октябре 2011 года в соответствии с приказом ректора от 22 сентября 2011 года № 283-с кафедрой уголовно-правовых дисциплин был разработан курс лекций по вопросам соблюдения антикоррупционного законодательства. Активное участие в разработке данного курса принял участие доцент кафедры кандидат юридических наук А.М. Лазарев.

Одновременно с этим для аспирантов старших курсов кафедры были организованы и проведены методические занятия, направленные на их подготовку к выступлениям перед студенческой аудиторией и совершенствование педагогического мастерства.

В дальнейшем во исполнение указанного выше приказа ректора академии начальником управления по внеучебной (воспитательной) работе А.В. Тихоновым был разработан по согласованию с деканами факультетов график встреч со студентами старших курсов. После этого, когда были проведены все подготовительные мероприятия, началась кропотливая работа по разъяснению действующего уголовного законодательства, направленного на борьбу с коррупцией.

Хотелось бы особо выделить аспирантов кафедры уголовно-правовых дисциплин Алексея Лизунова, Николая Кундина, Леонида Краснокутского, Ярослав Лазарева, которые приняли самое активное участие по формированию в студенческом сообществе активного неприятия коррупции, по предотвращению конфликта интересов, одной из сторон которого являются студенты.

Есть надежда, что проведенная работа даст свои результаты и, наша академия никогда не будет фигурировать в сводках правоохранительных органов. Полагаем, что на этом работа в данном направлении не может быть прекращена. Президентом Российской Федерации перед властными структурами поставлена важная задача по подготовке примерных образовательных программ, направленных на формирование антикоррупционного мировоззрения у школьников и студентов. Надеемся, что не только кафедра уголовно-правовых дисциплин и управление по внеучебной (воспитательной) работе, но и другие структурные подразделения академии внесут свой посильный вклад в работу по организации противодействия коррупции, в реализацию поставленных Президентом России задач.

Современный молодой специалист должен обладать правовой культурой: пониманием социальной ценности права, его роли, уметь пользоваться им, поэтому правовое воспитание на современном этапе является одним из приоритетных направлений в образовании.

Несмотря на признанную актуальность на сегодняшний день наука пока не пред-

ложила цельной концепции правового воспитания молодёжи, отвечающей современным требованиям.

Поэтому, основываясь на анализе правовой и педагогической литературы, а также, используя некоторый педагогический опыт, выделим основные проблемы организации правового воспитания студенческой молодежи.

При определении целей и задач правового воспитания речь должна идти не столько об укреплении законности, сколько о формировании социально-активной, внутренне свободной личности.

Правовое воспитание должно быть направлено на духовный рост студенческой молодежи, а обучение праву в учебном заведении должно формировать подлинное уважение к закону через освоение общечеловеческих ценностей;

В практике правового воспитания нельзя не учитывать распространение правового нигилизма. Эту важную проблему необходимо решать средствами правового воспитания.

Пока недостаточно изучен и осознан огромный потенциал институтов гражданского общества. В процессе правового воспитания проблемам правового государства и гражданского общества необходимо уделять основное внимание.

Правовое воспитание, как одно из направлений воспитательной работы, тесно связано с духовно-нравственным, политическим, гражданско-патриотическим воспитанием. Объединение нравственной и правовой тематики позволит студентам составить правильное представление об исходных общечеловеческих ценностях, основополагающих началах культуры поведения, гуманном отношении к человеку.

Список литературы:

[1] Путин В.В. Для борьбы с коррупцией надо менять психологию российского общества. //Российская газета [Электронный ресурс]: – режим доступа: //www.rg.ru/2011/09/23/putin-anons.htvl/
[2] Горбунов Н.М. Формирование антикоррупционного правосознания в процессе подготовки управленческих кадров //Власть и управление на Востоке России. – 2005. – № 1.
[3] Талапина Э.В. Правовые способы противодействия коррупции //Право и экономика. – 2006. – № 6.

LEGAL EDUCATION OF STUDENTS OF NON-LAW SPECIALITIES OF TRANSPORT COLLEGES

M.G. Astasheva

Keywords: *legal education, education, transport*

The article is devoted to the problem of legal education among students. The questions of anti-corruption legal conscience are analyzed. The article dwells on the experience of conducting activities based on clarification of existing criminal law targeted at prevention of corruption among students of technical specialties.

УДК 008

А.С. Балакшин, *д.ф.н., профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

КУЛЬТУРА И ПРАВО

Ключевые слова: *культура, право*

В статье рассматривается содержание понятий культуры и права, выявляется совпадение и различия в их структуре, используется системный подход, который дает возможность, сравнение их на уровне систем, элементов систем, типов права и культуры.

В последние годы существенно возрос интерес к проблематике прав и свобод человека, являющихся важным системообразующим элементом в системе культуры каждого общества. Повышенное внимание к праву как социокультурному явлению обусловлено целым рядом обстоятельств. Право стало рассматриваться как источник, инструмент общественных преобразований, как наиболее эффективный, уникальный в своем роде регулятор жизни общества. Отсюда стремление выявить потенциал права, найти возможности его активизации и в то же время усилить защитные и адаптационные особенности. Это приводит к необходимости выделения сущностно-содержательных характеристик права в целях его отграничения от иных регуляторов как проявлений социальной нормативности.

Важность данной темы определяется и тем, что правовая культура является интегральной частью всей культуры общества. Этим обусловлена необходимость социокультурного подхода, позволяющего выявить не только универсальные по своей сути формационные и цивилизационные детерминанты права, но и его многообразные связи с конкретно-историческими особенностями развития того или иного общества. Развитие права в современных условиях должно осуществляться на условиях взаимопроникновения с цивилизационными ценностями и культурой. Социокультурный подход определяет необходимость антропологического поворота в праве, и возможность синтеза культурологических и правовых знаний с целью комплексного изучения права.

Сопоставляя понятия «культура» и «право», необходимо отметить их неодинаковое историческое соотношение с явлениями, которые они отражают. Культура и право берут свое начало в глубокой древности. Однако человечеству потребовались многие столетий для осознания того факта, что страны и народы существуют в некой духовной «системе координат», являющейся результатом исторического развития общества. Именно этим объясняется парадоксальная ситуация, когда явление и термин, используемый для его обозначения, имеют столь разный исторический возраст. Так, если понятие права формируется еще в глубокой древности, то понятие культуры (и цивилизации) возникает только в Новое время – в XVIII веке, – представляя по сути попытку реконструкции соответствующего явления Сравнительное исследование культуры и права должно учитывать и принадлежность этих понятий к разным научным дисциплинам. Так, если право входит в предмет юридической науки или юриспруденции, то культуру исследует культурология. Однако культурология и юриспруденция в данном контексте не совсем однопорядковые понятия, поскольку процесс формирования культурологии в самостоятельную научную дисциплину еще не завершен.

В современном языке термин «культура» употребляется очень часто преимущественно в двух значениях – «широком» и «узком». В «широком смысле» к культуре относят все общепринятые, утвердившиеся в обществе формы жизни – обычаи, нор-

мы, институты, включая государство и экономику. В «узком смысле» границы культуры совпадают с границами сферы духовного творчества, с искусством, нравственностью, интеллектуальной деятельностью [1, С. 22.]

Приверженцы более узкого подхода к пониманию культуры считают неправильным распространять ее на всю совокупность общественных явлений. В обществе много безобразного, отвратительного, которое никак не назовешь культурой. Наркомания, преступность, фашизм, проституция, войны, алкоголизм – всё это искусственно создано человеком и принадлежит к сфере общественных явлений. Но в праве ли мы относить это к сфере культуры? Если нечто направлено на уничтожение создаваемых человеком позитивных ценностей, то это нечто необходимо называть не культурой, а антикультурой. Критерием здесь выступает человек, мера его развития. И тогда культура – только то, что содействует развитию, а не деградации человека.

Думается, что оба значения, широкое и узкое, имеют равные права, а употреблять их следует в зависимости от ситуации контекста. Разница между ними состоит вот в чем. В первом случае культура включает в себя социальные проблемы, в частности, социальные институты.

Второй, узкий подход предполагает, что культура – это а) сфера общества, б) аспект общества или видов общественной деятельности. это разные вещи. При «сферной» трактовке всё общество разделяют на несколько сфер: социальную, экономическую, политическую и культурную. Культурная сфера представляет один из сегментов общества. При «аспектном» подходе общество также разделяют на сферы. Например, нижегородские культурологи выделяют восемь сфер: экономическая, экологическая, педагогическая, управленческая, научная, художественная, медицинская, физкультурная. Но могут быть те же четыре главных сферы, указанные выше. Их количество не так важно, как качество: «В обществе существует столько культур, сколько существует сфер общественной жизни» [2, С. 7.]

Функциональное назначение культуры состоит в том, чтобы обеспечивать членам любого человеческого сообщества единые формы жизнедеятельности, которые позволяют оптимально адаптировать всех людей к меняющимся внешним и внутренним условиям существования, ориентироваться в окружающем мире, удовлетворять свои разнообразные потребности, преобразовывать окружающую среду в соответствии со своими запасами.

Отличительной особенностью двух рассмотренных подходов является, по нашему мнению, понимание культуры как некого единства человека и культурной среды, продуктом которой он является. При этом в одних случаях культурная среда рассматривается сквозь призму человека, в других, напротив, человек – сквозь призму культурной среды; иногда эта среда лишь подразумевается и т.д., однако практически всюду просматривается два «пласта» культуры, которые условно можно обозначить как объективный и субъективный.

Содержание и структура понятия права по ряду параметров сходны с соответствующими аспектами понятия «культура», хотя бы потому, что первое понятие есть неотъемлемый элемент структуры второго. Однако это сходство является неполным уже в силу того, что часть и целое предполагают различия. Момент сходства состоит, в частности, в том, что понятию права, как и понятию культуры, также присущи широта, многоаспектность и подвижность содержания. Так, с одной стороны, понятие культуры по своему логическому содержанию шире понятия права. Более того, право – при известном подходе – лишь один из элементов содержания культуры. В этом смысле культура есть своего рода «среда обитания» права, «система координат», в рамках которой оно формируется и действует. Своеобразным «мостом» между ними является правовая культура, выступающая одновременно как правовой аспект культуры и культурный аспект права. В то же время культура, толкуемая в «узком» смысле, может выступать лишь как одна из сфер правового регулирования. При таком взгляде понятие права становится более широким, чем понятие культуры. Особенно-

стью соотношения права и культуры на системном уровне является то, что границы этих систем подвижны и не всегда достаточно четки. Как, уже отмечалось, понятие «культура» употребляется для характеристики специфических сфер жизнедеятельности, уровня развития конкретных народностей, наций, обществ и т.д.

Тот факт, что право есть составная часть культуры, делает некорректным их противопоставления в качестве самостоятельных научных категорий. Исследования на темы «культура и право», «право и правовая культура» либо отражают специфику правопонимания («узкого», нормативистского и т.д.) либо акцентируют внимание на определенном методологическом приеме познания. Конечно же здесь сказывается и «размытость» содержания понятия «культура». Следует признать несомненную ценность такого рода исследований для определения роли права в обществе, механизмов его действия, его соотношения с другими социальными регуляторами и т.д.

Выявить аспекты соотношения культуры и права – в силу их множественности - дело непростое. Облегчает задачу то, что эти аспекты, или исходные точки сравнительного анализа, можно сгруппировать в отдельные блоки, в основе которых будут те или иные грани, «срезы» и т.д. права и культуры. В качестве основы для такой классификации могут выступать, к примеру, субъективно-объективная природа права и культуры, их элементный состав, их функции, их эволюция на разных стадиях истории, и т.д.

Право является культурной ценностью, но в разных обществах иерархическое место право в системе социальных ценностей разное. В одних обществах право представляет собой высшую социальную ценность, подчиняя себе все остальные ценности, в том числе моральные и религиозные. В других – оттесняется на второй план и играет роль вспомогательную. Каковы же реальные возможности права в социальной жизни? Является право целью общества или средством? в современных правовых концепциях существуют разные традиции ответа на этот вопрос.

В правовых учениях западной ориентации (индивидуалистической правовой культуры) господствует точка зрения, что право является главном средством и целью общественного развития. С этих позиций утверждается, что для того, чтобы достичь социального совершенства, необходимо иметь совершенные, правовые законы. Имея совершенные законы, можно достичь идеала правового государства, а, следовательно, создать совершенное общество. Отношения, построенные на естественно-правовых и договорно-правовых началах, рассматриваются как приоритетные в жизни любого социума. В правовых учениях коллективистской (традиционной) правовой культуры право часто рассматривается лишь как один из способов, при помощи которого можно решить ограниченные социальные задачи. Выше права находятся мораль и религия, которые сплачивают народ в единый духовный организм. Право, в этом конспекте, понимается как узаконенный эгоизм, как то, что по своей сути разграничивает, разделяет интересы субъектов, поэтому делается вывод о необходимости стремится не к праву, а к тому, что людей объединяет идеалом. Подобный социальный идеал зачастую оказывается сопряженным с пренебрежением к правам отдельной человеческой личности, к ее духовной самобытности и в своей односторонности столь же ложен, как и вариант индивидуалистический.

Историческим стержнем культуры является традиция. Именно через культурную традицию поддерживается связь между поколениями. Иными словами, культура, в том числе культура правовая обладает значительной силой исторической инерции. Отсюда её хорошая приспособляемость к изменяющимся историческим условиям, а так же интеграция – в известной мере – в новую культуру, порожденную этими условиями. Неудивительно по этому, что право всегда проявляется в сфере правопонимания, правосознания, структуры права, механизм его действия и т.д. Важно подчеркнуть, что это «связь эпох» проявляется не только в сфере «объективного права», но так же, и прежде всего, в характере общественной идеологии и психологии.

Если культурно-исторический процесс предстает многолинейным, зигзагообразным, спираливидным и т.д., то типология государства и права еще в недавнем прошлом строилась на основе теории социально-экономических формаций, как последовательных стадий социального прогресса. В связи с этим возникает ряд проблем. Это прежде всего явное несоответствие между множественностью культур (культурно-исторических типов) или цивилизаций и четырмя историческими типами государства и права, выделяющимися в советской правовой науке. Далее, нестыковка концепции многолинейности исторического процесса, утверждающейся в отечественной литературе, и явно однолинейного видения истории государства и права. Сюда же примыкает вопрос о том, в какой мере «работают» международные стандарты в области права человека в современном столь многокультурном мире. Наконец, противоречивое – зигзагообразное, спиралевидное и т.д. развитие культур плохо соотносится с моделью развития государства и права, отражающей поступательное движение в направлении прогресса и т.д. Все эти и другие проблемы еще ждут своего решения.

В ряде аспектов взаимодействие права как элемента культуры с ее составляющими остается весьма неопределенным. Так, в науке отсутствуют исследования проблемы соотношения права и искусства, форм (источников) права и форм государства и т.д. Практически не исследован вопрос о соотношении типологии культуры и типологии государства и права. вернее, исследование обеих типологий ведутся «сами по себе», но не в связи друг с другом в итоге история культуры существенно отличается от истории государства и права, а многообразию типологий культур или цивилизаций в течение долгих лет в отечественной науке противостояла одна единственная типология государства и права на основе марксистско-ленинисткого учения. При этом ставя во главу угла характер классовой воли, выраженной в праве, такая типология по существу опускала юридико-технические характеристики права. Существующие наработки в области типологии культур игнорировались как по классовым соображениям, так и в силу несоответствия их сложившемся методологическим подходам. Между тем, в ряде случаев они представляли весьма плодотворные попытки осмысления исторического процесса.

Сходство структуры права и структуры культуры в смысле деления той и другой на объективный и субъективный «пласты», обусловлено сходством их природы. Оба понятия объективны и субъективны в одно и то же время. С одной стороны, они есть «срез» объективной реальности, с другой, – субъективное ее отражение в сознание индивидов.

При подходе к проблеме с позиций элементного состава культуры и права сами эти элементы можно понимать двояко: как социальные сферы, охватываемые тем и другим понятием и как составляющие логической структуры каждого из них (концепции, нормы, институты и т.д.). В обоих случаях сравнительное исследование права и культуры должно быть системным, поскольку системный подход дает возможность сравнения их на уровне систем, элементов систем, типов права и культуры и т.д.

Системный подход к сравнению понятий «культура и право» позволяет:

1. раскрыть – сквозь призму содержания понятий «право» и «культура» – их структуру как многоуровневых системных образований;

2. выявить – посредством «наложения» одного на другое – моменты совпадения и различия в их структуре, что станет ориентиром в дальнейшим исследовании, указывая на аспекты соотношения (или сравнения) права и культуры.

3. дать структурно-функциональный анализ права и культуры, проводя сравнение на уровне элементов их структуры.

Содержание и структура понятия права по ряду параметров сходны с соответствующими аспектами понятия «культура», хотя бы потому, что первое понятие культуры качественно иное видение, «высвечивающее» ряд новых аспектов ее характеристики.

Таким образом, и право, и культура есть многоуровневые, системные образования. Поэтому их сопоставление возможно как на общественном уровне, так и на уровне элементов обеих систем. И в том и другом случае их соотношения будут весьма подвижны и варьированы.

История права входит в культуру, в само существование общества. Оно органично включено в общий, единый нормативно-ценностный комплекс общества. Право – это древнейший механизм саморегуляции, культурно-нормативная ценность, ставшая уже инструментом целенаправленных общественных изменений современности.

Соционормативная сфера культуры – это комплекс нормативно-регулятивных систем, обусловленный всей совокупностью конкретно-исторических условий, в котором сущностными элементами являются идеи, ценности, нормы, институты, обязательно стандартизированные и составляющие основу моделей поведения, и который, в конечном счете, упорядочивает общественные отношения.

С нашей точки зрения, социокультурный подход определяет право как культурно-исторический феномен, обусловленный многообразными проявлениями культуры (в т.ч. правовой), его устойчивостью и изменчивостью, пространственно-временной и этнокультурной целостностью. Если в формационном подходе право и государство определяются экономикой, в цивилизационном – технологией, то в социокультурном – культурой. Цивилизационный подход акцентирует внимание на материальной составляющей культуры, тогда как при социокультурном подходе право понимается в основном как духовно-культурное явление. В формационном подходе культура не остается без внимания, но исходит из экономического базиса. Признание более широкой, чем экономической, детерминации расширяет формационный подход за счет новых факторов.

Список литературы:

[1] Соколов Э.В. Культурология. Очерки и теорий культуры / Э. В. Соколов. – М.: Интерпракс, 1994. – С. 22.
[2] Зеленов Л.А. Культурология. Учебное пособие / Л.А. Зеленов., А.В. Дахин., Ю.В. Ананьев., В.А. Кутырев. – Н. Новгород: НГАСУ, 1993. – С.7.

CULTURE AND LAW

A.S. Balakshin

Keywords: *culture, law*

The article takes a look at the inner connotations of such concepts as culture and law, reveals common points and differences in their structure, using the system approach which makes it possible to compare these concepts at the system level, system elements level, types of law and culture.

УДК 378:34

В.Н. Большакова, *старший преподаватель ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ОБЩЕКУЛЬТУРНЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ НА ЗАНЯТИЯХ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ПРАВОВЕДЕНИЕ»

Ключевые слова: *компетенции, образование, правоведение*

В статье рассматриваются аспекты формирования общекультурных компетенций, установленных федеральным государственным стандартом для технических специальностей при изучении дисциплины «Правоведение».

В Волжской государственной академии водного транспорта дисциплина «Правоведение» изучается практически на всех технических специальностях в соответствии с государственными стандартами – на первом курсе. Федеральные государственные стандарты третьего поколения содержат перечень требований к результатам освоения основных образовательных программ, которые сформулированы в виде общекультурных и профессиональных компетенций (ОК и ПК), каждой из них присвоен порядковый номер. В разделе «Требования к структуре основных образовательных программ» в рамках учебных циклов и проектируемых результатов их освоения приводится перечень дисциплин и соответствующие им формируемые компетенции. Дисциплина «Правоведение» включена в гуманитарный, социальный и экономический цикл (базовую часть).

Рассмотрим общекультурные компетенции, приведенные в отдельных ФГОС высшего профессионального образования, выбранные преподавателями для формирования в процессе изучения дисциплины «Правоведение».

Так, ФГОС ВПО по специальности 180405 «Эксплуатация судовых энергетических установок», утвержденный приказом Министерства образования и науки РФ от 24 декабря 2010 г. № 2060, устанавливает, что выпускник должен обладать:

– способностью к переоценке накопленного опыта, анализу своих возможностей, самообразованию и постоянному совершенствованию в профессиональной, интеллектуальной, культурной и нравственной деятельности (ОК-1);

– нацеленностью на урегулирование конфликтов, обеспечение социальной сплоченности и ответственности в коллективе, навыками профессиональной и корпоративной этики, хранения конфиденциальной информации (ОК-6);

– способностью и готовностью осуществлять свою деятельность в различных сферах общественной жизни с учетом моральных и правовых норм (ОК-8);

– способностью научно анализировать социально значимые проблемы и процессы, умением использовать на практике методы гуманитарных, социальных и экономических наук в различных видах профессиональной и социальной деятельности (ОК-12);

– способностью собирать и интерпретировать с использованием современных информационных технологий данные, необходимые для формирования суждений по соответствующим социальным, научным и этическим проблемам (ОК-13);

– способностью понимать сущность и значение информации в развитии современного информационного общества, сознавать опасности и угрозы, возникающие в этом процессе, соблюдать основные требования информационной безопасности, в том числе защиты государственной тайны (ОК-16);

– умением работать с информацией из различных источников (ОК-19).

Согласно ФГОС ВПО по направлению подготовки 270800 «Строительство» вы-

пускник после завершения изучения курса дисциплины «Правоведение (Основы законодательства в строительстве)» должен обладать следующими общекультурными компетенциями:

– владением культурой мышления, способностью к обобщению, анализу, восприятию информации, постановке цели и выбору путей ее достижения (ОК-1);

– умением использовать нормативные правовые документы в своей деятельности (ОК-5);

– использованием основных положений и методов социальных, гуманитарных и экономических наук при решении социальных и профессиональных задач (ОК-9);

– способностью анализировать социально значимые проблемы и процессы (ОК-10);

– готовностью к социальному взаимодействию на основе принятых в обществе моральных и правовых норм, проявлением уважения к людям, толерантностью к другой культуре, готовностью нести ответственность за поддержание партнерских, доверительных отношений (ОК-11).

Указанные компетенции связаны с формированием правосознания, под которым понимается «совокупность представлений, взглядов, убеждений, оценок, настроений и чувств людей к праву и государственно-правовым явлениям» [1], а также способствуют формированию навыков работать в коллективе, способности самостоятельно принимать решения и нести ответственность за свои поступки. Как видно из приведенного перечня компетенций, перед преподавателем поставлена непростая задача по созданию благоприятных условий на занятиях по правоведению в целях формирования и развития соответствующих знаний, умений, навыков у студентов. По мнению коллектива преподавателей ФГБОУ ВПО Нижегородского государственного педагогического университета им. К. Минина, для реализации стандартов третьего поколения предполагаются следующие основные направления деятельности преподавателя:

– переработка учебных планов и программ с целью увеличения доли самостоятельной работы над изучаемым материалом, включение тем, выносимых для самостоятельного изучения, в том числе и с помощью компьютерных методических средств;

– оптимизация методов обучения, внедрение в учебный процесс новых технологий обучения, повышающих эффективность труда преподавателей;

– совершенствование системы текущего контроля работы студентов, широкое внедрение компьютеризированного тестирования;

– совершенствование методики проведения практик и научно-исследовательской работы студентов [2].

При подготовке к занятиям по правоведению хорошо себя зарекомендовали такие виды самостоятельной работы студентов как анализ научной и учебной литературы, подготовка докладов, рефератов, презентаций по заданной преподавателем теме, составление опорно-логических схем, анализ нормативных правовых актов.

А.Н. Фоминова указывает на то, что мышление студентов характеризуется гибкостью при решении задач, особенно практического плана. Они быстрее выходят за пределы привычных способов решения, более креативны [3]. Поэтому для привлечения интереса студентов к познавательной деятельности целесообразно использовать такие виды учебной деятельности как организация студенческих конференций, тематических олимпиад, викторин и т.п.

Рассмотрим пример практического задания, которое, по мнению автора, отвечает требованиям общекультурных компетенций. В 2013 учебном году в начале второго семестра студентам первого курса специальностей 180405, 180407, а также направлений подготовки бакалавров 270800, 280700 в рамках изучения функций государства было предложено следующее задание: за период февраль-апрель фиксировать основные новости, представляющие основные направления деятельности государства, транслируемые в средствах массовой информации и дифференцировать данные события по заранее составленной таблице.

Таблица 1

Функции государства

Дата	Внутренние функции государства						Внешние функции государства			
	Экономич	Политич	Социальн	Правоохр	Развитие науки, культуры, образо-ван	Экологич	Дипломатическая	Обороны страны	Междунар со-трудн	Поддерж мирово-го порядка

Заполнение таблицы осуществлялось вначале каждого практического занятия. За каждым из студентов закреплялся определенный день недели, новости которого и являлись основой содержания таблицы.

Целью указанного вида деятельности является развитие способности собирать и интерпретировать с использованием современных информационных технологий данные, необходимые для формирования суждений по актуальным социальным проблемам, а также способности научно анализировать социально значимые проблемы с использованием методов гуманитарных наук.

Задачи проведения подобных работ можно представить следующим образом:

1) выработать у студентов умение работать с различными источниками информации;

2) развитие компетенций, связанных с представлением анализа полученных из средств массовой информации данных;

3) расширение познавательной сферы путем ознакомления с различными направлениями деятельности государства и другими социальными процессами, представленными средствами массовой информации.

По окончании периода наблюдения студенты подводят итог проделанной работе в виде написания реферата, план которого предлагается преподавателем и включает следующие пункты: функции государства, их содержание; описание статистических данных, приведенных в таблице, и их графическое представление; характеристика источников информации (Интернет-сайты, программы телевидения и т.п.); вывод об основных функциях государства, в наибольшей степени проявившиеся в событиях, представленных в таблице. При этом студенты используют такие методы, как наблюдение, анализ и синтез, сравнение, статистический метод. Многие студенты подошли творчески к подготовке итоговой работы и представили её в виде презентации с использованием информационных технологий.

Кроме того, в процессе решения указанных задач обучения решаются основные задачи воспитания, направленные на формирование личности студента.

Список литературы:

[1] Кожевников С.Н. Общая теория права: Курс лекций. – Н.Новгород: Издательство ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2010, 259 с.

[2] Компетентностно-ориентированная стратегия профессиональной подготовки педагога: коллективная монография / под ред. Л.Е.Шапошникова, В.В.Николиной, О.А.Сафоновой. – Н.Новгород: НГПУ, 2011, 248с.

[3] Психологические аспекты воспитания студентов : метод. пособие для кураторов и преподавателей / А.Н.Фоминова [и др.] – Н.Новгород : Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2011,48 с.

THE FORMING AND DEVELOPING OF CULTURAL COMPETENCIES IN LAW-STUDY CLASSES

V.N. Bolshakova

Keywords: *competencies, education, law-study*

The article takes a look at some aspects of forming cultural competencies stated by the Federal State Education Standard for students of technical specialties in law-study-classes.

УДК 378

В.Н. Бутченко, *к.э.н., заведующий кафедрой ФБОУ ВПО «ВГАВТ»,*
М.В. Кручинин, *к.п.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ФОРМИРОВАНИЕ ПРАВОСОЗНАНИЯ СТУДЕНТОВ НЕЮРИДИЧЕСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ ПОДГОТОВКИ

Ключевые слова: *правосознание студентов, высшее образование*

Рассматриваются проблемы формирования правосознания студентов неюридических направлений подготовки в высшем профессиональном образовании. Дано определение, правосознания, указаны его составляющие, виды и составные части. Формулируются цели профессиональной подготовки в области права. Описываются модель и дидактические условия формирования правосознания студентов неюридических направлений подготовки. Акцентируется внимание на использовании средств информационных и коммуникационных технологий в обучении правоведению.

Происходящие процессы преобразований в социально-политической сфере жизни общества диктуют необходимость формирования правового государства, вместе с тем в сознании людей фактически отсутствует доминанта идеи верховенства права, незыблемости закона. Чтобы изменить указанную ситуацию, каждому человеку необходимы определенные знания в области права, позитивное отношение к нему, т.е. необходимо формирование правосознания личности. Правовое сознание является в гражданском обществе одной из важнейших форм общественного сознания, вследствие чего развитие правосознания граждан в современной России является процессом повышенной общественной значимости. Даже очень хорошие законы могут оказаться бездейственными без обязательного механизма их реализации – адекватного правосознания.

Правосознание является сложным явлением, объединяющим совокупность представлений и чувств, выражающих не только знание права, но и отношение к нему, уважение его как социальной ценности, а также усвоенность навыков правового поведения. Формирование высокого уровня правосознания – необходимое условие эффективного процесса реализации прав, свобод и обязанностей личности. Уважение к праву, закону должно стать и становится убеждением каждой личности, должно превращаться в привычку, навык.

Решение этих проблем зависит не только от изменений в экономике или законодательстве, но и от человеческого фактора, отношения граждан к значимости института права, правовым гарантиям личности. По мере обновления и накопления соответствующей правоприменительной практики все более явным становится разрыв между современным законодательством и невысоким правосознанием выпускников вуза. Усиливается потребность в деятельных, юридически грамотно мыслящих профессионалах, способных самостоятельно выдвигать и решать многообразные социальные и профессиональные вопросы.

Правосознание студентов в вузе формируется в системе правовой подготовки. Правовую подготовку как часть профессиональной подготовки студентов вуза в своих трудах рассматривали Р.А. Абуталипов, С.В. Болонина, Т.Ю. Годнева, М.В. Горбушина, И.А. Захаров, В.М. Мотехина, В.Н. Паршин, Е.А. Певцова, В.П. Пономарева, Е.В. Шиврина и др. Отдельные аспекты профессионально-правовой подготовки студентов освещаются в работах С.А. Беличевой, Е.Л. Болотовой. Г.Я. Буша, В.А. Лукова, А.М. Матюшкина, Н.Н. Нечаевой, М.Ю. Посталюка, В.А. Смирнова и др. Для анализа проблемы большое значение имеют работы И.Ф. Исаева, Н.В. Кузьминой, Ю.Н. Петрова, В.А. Сластенина, В.И. Черниченко, Е.Н. Шиянова и др. В них обсуждаются проблемы профессиональной подготовки студентов вуза и формирование их профессиональных качеств. Процесс формирования правосознания студентов представляет собой движение от поставленных целей к конкретным результатам путем обеспечения целостности процесса обучения [5, 6].

Современная ситуация развития российского общества, повышение роли права в жизни людей, одновременно происходящее реформирование образования предъявляют новые требования к подготовке бакалавра, специалиста, магистра любого профиля.

Несмотря на некоторую изученность понятия «правосознание» применительно к различным социальным сферам и системе юридического образования, правосознание студентов, формирование которого осуществляется в условиях информатизации общества и образования в высшем неюридическом профессиональном образовании, остается недостаточно исследованным. Научный поиск решения проблемы формирования правосознания студентов неюридических направлений подготовки направлен на разрешение следующих противоречий: между потребностью общества в высоком уровне правосознания бакалавров, специалистов, магистров и отсутствием целостной системы ее формирования; между современными требованиями к уровню правосознания выпускников вуза и неразработанностью научно-методического обеспечения процесса его формирования в условиях информатизации общества и образования.

Мы считаем, что формирование правосознания студентов неюридических направлений подготовки в вузе будет более эффективным, если: разработана и реализована в учебном процессе модель и дидактические условия формирования правосознания студентов неюридических направлений подготовки; разработана технология формирования правосознания студентов неюридических направлений подготовки в вузе с использованием в правовой подготовке средств информационных и коммуникационных технологий; сформулированы критерии и разработаны диагностические материалы для определения уровня сформированности правосознания студентов неюридических направлений подготовки в вузе; осуществлен мониторинг качества формирования правосознания студентов неюридических направлений подготовки в вузе [3, 5, 6].

Формирование высокого уровня правосознания способствует повышению эффективности механизма правового воздействия. В отечественной науке над проблемой правосознания активно работали такие ученые-правоведы, как С.С. Алексеев, Н.Л. Гранат, Н.М. Кейзеров, В.И. Каминская, П.М. Рабинович, А.Р. Ратинов, И.Ф. Рябко, В.П. Сальников, А.П. Семитко, В.Н. Синюков, И.Е. Фарбер и др. Они доказали, что обеспечение высокого уровня правосознания невозможно без системы профессионально-правовой подготовки.

Структура правосознания включает две взаимосвязанные и взаимодействующие составляющие – правовую идеологию и правовую психологию. *Правовая идеология* – это понимание права, включающее правовые знания, идеи, концепции, теории, представления. Это рациональный уровень правосознания, формирующийся в процессе интеллектуального осмысления права. *Правовая психология* – это эмоционально-чувственная оценка правовых явлений, включающая чувства, эмоции, настроения, переживания, иллюзии, привычки, стереотипы. Это стихийный, интуитивный, неконтролируемый разумом уровень правосознания. Эмоциональное состояние человека

непосредственно влияет на выбор того или иного поведения – правомерного или неправомерного. Человек воспринимает право не только интеллектуально – разумом, рассудком, но и эмоционально. Правосознание, таким образом, включает в себя элементы как правовой идеологии, так и правовой психологии.

В зависимости от глубины и всесторонности познания закона и иных правовых явлений выделяют в отечественной научной литературе следующие виды правосознания: обыденное (массовые представления людей, их оценки, эмоции по поводу права и законности, которые порождаются повседневными условиями жизни, практическим опытом и носят эмпирический характер); специализированное (его часто называют профессионально-юридическим) (взгляды, традиции, убеждения, складывающиеся у работников, непосредственно занимающихся юридической деятельностью и имеющих профессиональные правовые знания и опыт работы); научное (теоретическое) (теории, концепции, взгляды – глубокое и всестороннее осмысление права). Каждая личность является носителем определенного правосознания: высокого или низкого, развитого или незрелого, правильного или искаженного. Верное, адекватное осознание права имеет важнейшее значение для жизнедеятельности человека, его поведения, юридического мировоззрения, культуры, гражданской позиции. Неразвитое или деформированное правосознание служит питательной средой для многих правонарушений, других антиобщественных аномалий. Это актуализирует вопрос о формировании более развитого, преодолевающего архаичные стереотипы, правового поведения и значительно более высокого правосознания граждан.

Правосознание включает по крайней мере три составные части: знание права, отношение к праву и навыки правового поведения. В проводимом нами исследовании мы в большей степени будем рассматривать первые две части – знание права и отношение к нему. По степени общности правосознание подразделяется на массовое, групповое и индивидуальное. Нами будет рассматриваться формирование индивидуального правосознания, представляющего собой знание права, суждение о праве и отношение к праву отдельной личности [2, 7, 8].

Различными авторами выделяются разные функции правосознания. Мы придерживаемся положений, выдвинутых академиком РАН, профессором В.С. Нерсесянц, который отмечает, что правосознание выполняет следующие основные функции: познавательную, оценочную и регулятивную. Основное внимание мы уделяем познавательной функции правосознания, которая выделяется всеми специалистами в области теории государства и права, рассматривающими вопросы правосознания общества и личности. Познавательная функция состоит в том, что правосознание как форма отражения и освоения правовой действительности аккумулирует в себе обширный комплекс знаний об этой действительности, о праве и его действии, других юридических феноменах. Чем выше у той или иной личности правосознание, тем выше уровень его правовой осведомленности, информированности [5, 8].

В последние десятилетия коренным образом изменились роль и значение правовых знаний в российском обществе и сознании людей. Право приобретает конкретные черты и практическое значение для каждого. Переход к правовому государству невозможен без формирования у будущих специалистов соответствующих правовых знаний и правосознания, которые в свою очередь зависят от профессиональной подготовки, осуществляемой в учебных заведениях. Формирование правосознания студентов неюридических направлений подготовки происходит в процессе их профессионального обучения. Правосознание студентов в вузе – отношение к праву и готовность применять систему правовых знаний и умений на практике с целью повышения эффективности своей учебной и будущей профессиональной деятельности.

Профессиональная подготовка в области права студентов неюридических направлений подготовки преследует достижение следующих целей: развитие личности выпускника вуза в конкретной области знания, направленное на формирование правосознания, социально-правовой активности, внутренней убежденности в необходимости

соблюдения норм права, на осознание себя полноправным членом общества, имеющим гарантированные законом права и свободы; воспитание гражданской ответственности и чувства собственного достоинства, дисциплинированности, уважения к правам и свободам другого человека, демократическим правовым ценностям и институтам, правопорядку; освоение системы знаний о праве как науке, о принципах, нормах и институтах права, необходимых для ориентации в российском и мировом нормативно-правовом материале, эффективной реализации прав и законных интересов; овладение умениями, необходимыми для применения освоенных знаний и способов деятельности в решении практических задач социально-правовой сферы; формирование способности и готовности к сознательному и ответственному действию в сфере отношений, урегулированных правом, в том числе к оценке явлений и событий с точки зрения соответствия закону, к самостоятельному принятию решений, правомерной реализации гражданской позиции и несению ответственности.

Включение учебной дисциплины «Правоведение» в Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования (цикл «Общие гуманитарные и социально-экономические дисциплины» федерального компонента) позволило обеспечить базовую подготовку студентов в области права, повысило мотивацию к её изучению и интерес к правовым знаниям. Имея базисную (инвариантную) составляющую, в зависимости от специфики будущей профессиональной деятельности, учебный предмет «Правоведение» имеет (в вариативной части) свою специфику. Так, для студентов экономических специальностей в вариативной части правоведения представлены основы таких отраслей права, как финансового, налогового и др., для студентов-экологов – экологическое право и т.д. [1, 6].

Практически все исследователи, занимающиеся вопросами правового образования студентов-неюристов, акцентируют необходимость включения правового обучения в единый процесс их профессионального становления. Ориентация на модель специалиста того или иного профиля требует строить содержание правоведческого курса в соответствии с характером и содержанием будущей профессиональной деятельности, т.е. на основе принципа профессиональной направленности (А.Р. Абуталипов, Е.Л. Болотова, В.В. Бондуровский, Т.Ю. Годнева, М.В. Горбушина, И.А. Захаров, В.В. Мищенко и др.).

Нами разработана модель формирования профессионального правосознания студентов вуза неюридических направлений подготовки в условиях информатизации высшей профессиональной школы. Правосознание студента вуза неюридических направлений подготовки включает следующие взаимосвязанные компоненты: мотивационно-ценностный (обеспечивается проявлением мотивов, убеждений для реализации профессиональной деятельности); когнитивно-деятельностный (характеризует «базу знаний» – совокупность профессионально важных знаний и представлений об особенностях профессиональной деятельности, определяет уровень сформированных профессионально важных умений для решения профессиональных задач), эмоционально-волевой (самооценка знаний; уверенность в возможности выполнения различных видов деятельности, оценка возможности управления процессом обучения; удовлетворение от возможности использования полученных знаний и умений для будущей профессиональной деятельности и т.п.). Компонентами процесса формирования правосознания специалиста являются: целевой (конкретизация и структурирование целей и задач формирования профессионального правосознания, выделение соответствующих его уровней); структурно-содержательный (отбор, структурирование и конкретизация формирующего профессиональное правосознание содержания образования); организационно-процессуальный (разработка технологий, направленных на формирование правосознания студентов неюридических направлений подготовки, широкое использование информационных и коммуникационных технологий на базе компьютерной техники); контрольно-оценочный (оценка эффективности процесса формирования правосознания) [4, 6].

Основные подходы, которые необходимо использовать при формировании профессионального правосознания студентов, – системный, личностно-деятельный, компетентностный, модульный, контекстный. Кратко охарактеризуем некоторые из них. Личностно-деятельностный подход (Е.В. Бондаревская, М.А. Викулина, В.В. Николина, В.А. Сластенин, А.В. Хуторской, И.С. Якиманская и др.) определяют как единство его личностного и деятельностного компонентов. Учет личностного компонента личностно-деятельностного подхода предполагает, что в процессе преподавания правовых дисциплин максимально учитываются индивидуально-психологические особенности студентов. Этот учет осуществляется через содержание и форму самих учебных заданий, через характер общения со студентами. Контекстный подход (А.А. Вербицкий и др.) позволяет воссоздавать предметный контекст профессионально-правовой деятельности и социально-бытовых ситуаций в учебном процессе. Модульный подход (Т.И. Шамова, П.А. Юцявичене, М.А. Чошанов и др.) обычно трактуется как оформление учебного материала и процедур в виде законченных единиц с учетом атрибутивных характеристик. необходимо внедрение в учебный процесс модульного построения курса «Правоведение» как основы формирования правосознания студентов неюридических направлений подготовки в вузе. Учебный модуль по правоведению – это целевой функциональный узел, в котором объединены учебное содержание и технология овладения им. Функции преподавателя варьируются от информационно-контролирующей до консультативно-координирующей.

Любая дидактическая система может успешно функционировать лишь при соблюдении определенных условий. Опираясь на исследования О.А. Абдуллиной, В.П. Беспалько, С.М. Марковой и др., посвященные проектированию, разработке и совершенствованию дидактических систем, мы выделили ряд дидактических условий эффективного функционирования системы формирования правосознания студентов неюридических направлений подготовки в вузе. К дидактическим условиям формирования правосознания студентов вуза мы относим: ориентацию на формирование правосознания (инвариантной и вариативной его составляющих) в системе правовых дисциплин; компьютерную поддержку аудиторной и внеаудиторной работы студентов (в том числе активное использование правовых ресурсов сети Интернет) при изучении правоведения и других правовых дисциплин; внедрение технологий формирования правосознания студентов в вузе; внедрение в учебный процесс электронного учебно-методического комплекса «Кейс по правоведению» в нескольких вариантах; разработку критериев сформированности правосознания студентов в вузе для осуществления его мониторинга.

Учебная дисциплина «Правоведение» изучается студентами всех специальностей в цикле общих гуманитарных и социально-экономических дисциплин (федеральный компонент) и входит в образовательный стандарт всех специальностей высшего профессионального образования. Она ориентирует студентов на усвоение минимума знаний по юриспруденции, необходимых для понимания юридических норм, знание законов и осознанное их выполнение. Базовыми в процессе формирования инвариантной составляющей профессионального правосознания всех студентов в вузе являются отдельные разделы правоведения (теория государства и права, а также основы нескольких отраслей права (конституционного, гражданского, трудового, административного и др.), права в сфере образовательной деятельности. Вариативная составляющая правосознания студентов формируется в зависимости от специфики будущей профессиональной деятельности при изучении разделов вариативной части правоведения. Предполагается, что все студенты до изучения правоведения, получили необходимую информационную подготовку в курсе информатики.

Формы и средства организации процесса обучения при формировании правосознания студентов неюридических направлений подготовки в вузе представлена традиционными и инновационными (с применением средств информационных и коммуникационных технологий**)** формами обучения. Наряду с традиционными формами

обучения (лекции, семинары), при формировании профессионального правосознания студентов в вузе необходимо разрабатывать и апробировать инновационные формы обучения с использованием средств информационных и коммуникационных технологий: лекции-визуализации (с использованием компьютерных презентаций); «кейс»-технологии; семинарские и практические занятия с использованием электронных справочно-правовых систем; творческую работу студентов с применением средств ИКТ; самостоятельную работу студентов с образовательными (по правовым дисциплинам) и правовыми ресурсами сети Интернет; контроль знаний студентов с применением в учебном процессе Интернет-технологий с интерактивным тестированием. При всем многообразии форм организации образовательного процесса преимущественными могут считаться те, которые ориентированы на самостоятельную деятельность обучаемого. Особое место должна занимает технология проектной учебной деятельности, в основе которой лежит развитие познавательных навыков обучаемых, умений самостоятельно структурировать и актуализировать свои правовые знания. Мы считаем, что формирование профессионального правосознания будущих специалистов будет более эффективным, если в профессиональной подготовке студентов неюридических направлений подготовки в вузе будет использован потенциал информационных и коммуникационных технологий как педагогических информационных инноваций.

Список литературы:

[1] Бутченко В.Н., Кручинин М.В. Формирование правовых компетенций бакалавров направления подготовки «Экономика» в условиях информатизации образования. Тезисы Всероссийской научно-методической конференции «Новые педагогические технологии: содержание, управление, методика» (26–28 марта 2013 г.). – Н.Новгород, ННГУ, 2013. – С. 290.
[2] Комаров С.А. Общая теория государства и права: учебник. 7-е изд. – СПб.: Питер, 2005. – 512 с. (Глава 20. Правосознание и правовая культура. – С. 357–369.)
[3] Кручинин М. В. Информационные и коммуникационные технологии в правовой подготовке студентов вузов: учебно-методическое пособие. – Н. Новгород: ННГУ, 2010. – 70 с.
[4] Кручинин М.В., Кручинина Г.А. Моделирование процесса формирования профессионального правосознания студентов неюридических специальностей в высшем образовании // Вестник Нижегородского государственного университета им. Н.И.Лобачевского. Серия «Инновации в образовании».. – № 3. – 2012.– С. 17–24.
[5] Кручинин М.В. Специфика реализации познавательной функции правосознания в условиях информатизации общества и образования // Современные проблемы юридической науки и практики. Сборник научных трудов. Выпуск 5. – Н. Новгород, НФ МНЭПУ, 2006. – С. 143–155.
[6] Кручинин М.В. Формирование профессионального правосознания студентов в вузе. Автореферат дисс…на соиск. Учен. степ. канд. педагог. Наук по специальности 13.00.08. – Н.Новгород, ВГИПУ, 2011. – 30 с.
[7] Матусов Н.И., Малько А.В. Теория государства и права Учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ, 2005. – 541 с. (Глава 10. Правосознание и правовая культура. - С. 244–269)
[8] Нерсесянц В.С. Теория государства и права. Учебник. – М.: Норма, 2005. – 272 с.

THE FORMATION OF LEGAL CONSCIENCE OF NON-LAW SPECIALTIES

V.N. Butchenko, M.V. Kruchinin

Keywords: *legal conscience, higher education*

The article gives an insight into the problems of the formation of legal conscience of non-law specialties in higher professional education. The concept of legal conscience is defined alongside with its main categories, types and components. Targets of professional training in law are formulated. The model and teaching-learning conditions of the process under consideration are described. Much attention is paid to the usage of information technologies in law study.

УДК 34:378

***А.А. Владимиров**, доктор философских наук, профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

СЛАГАЕМЫЕ ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ ЛИЧНОСТИ

Ключевые слова: *правовая культура, личность*

В статье рассматриваются слагаемые правовой культуры личности: знания, умения и социальные установки, которые образуют три типа культуры общества – информационную, праксиологическую и мотивационную.

Вся учебно-педагогическая деятельность любого вуза и любого факультета в конечном счете направлена на формирование культуры соответствующего специалиста и как гражданина, и как личности. Этой цели подчинены все учебные предметы вуза от иностранного языка и философии до теории права и теории конструирования кораблей. Эта культура специалиста любого профиля нужна личности для эффективного выполнения прежде всего его профессиональной деятельности, а также сопряженных с ней других деятельностей общества. Нами при исследовании типологии культуры в качестве основания типологизации использован именно принцип деятельности [1] Культур столько, сколько типов деятельности. В частности, правовая деятельность общества во всем многообразии ее видов (прокурорская, следственная, судебная, адвокатская, правоохранительная и т.д.) предполагает наличие правовой культуры у соответствующего специалиста. Но эта общая типологическая характеристика нуждается в конкретизации с точки зрения слагаемых этой правовой культуры.

В данном отношении уже недостаточно одного принципа деятельности как общеопределяющего, а необходимо обратиться и к принципу социализации как процессу межпоколенной трансляции социального опыта человечества. Учебно-педагогический процесс в вузе и решает непосредственно эту задачу социализации с учетом профиля той или иной деятельности. Весь процесс социализации функционально определяется содержанием социального опыта, который передается по педагогическим каналам. При этом в соответствии с концепцией академика Дубинина Н.П. социальный опыт в отличие от генетического не передается биологически, не наследуется врожденно, а нуждается в специальных каналах социальной программы наследования, в частности, в педагогической деятельности.

Анализ содержания социального опыта человечества, осуществленный нижегородскими учеными с 80-х годов XX века (академик РАО, выпускник ВГАВТ Ю.А. Лебедев, член-корр. РАО Л.В. Филиппова, д.ф.н., профессор В.А. Глуздов, д.ф.н., профессор Зеленов Л.А.) позволил в составе этого опыта выделить три типа социальных ценностей: знания, умения и социальные установки, которые образуют три типа культуры общества: информационную, праксиологическую и мотивационную культуры. Задача педагогической деятельности как механизма социализации и заключается в том, чтобы передать эти три культуры общества личности и сделать их содержанием ее культуры.

Отсюда закономерная логика связи социального опыта, социализации и слагаемых культуры личности:

1) три подсистемы социального опыта: Информационная (знания), Праксиологическая (умения) и Мотивационная (установки) определяют:

2) три функции социализации: Образование, Обучение и Воспитание, а они определяют:

3) три слагаемых культуры личности: Знания, Умения и Установки.

Информационная культура общества – это совокупность исторически накопленных Знаний как субъективных форм отражения объективной реальности в поисковых (проблемы), вероятностных (гипотезы) и достоверных (теории) видах. Эти информационноемкие виды знания существуют у каждой науки, а их педагогическая трансформация превращает их в содержание Учебных предметов как педагогических эквивалентов соответствующей науки. Образование – это и есть процесс передачи обществом и освоения личностью информационной культуры, совокупности знаний: образованный (юридически, политически, медицински и т.д.) – это знающий человек.

Праксиологическая культура общества – это совокупность исторически накопленных Умений как операциональных, деятельных способностей человека: навыки, привычки, приемы, методики, методы, технологии. Они возникают у каждой науки как результат трансформации знаний в методы деятельности, что также отражается в содержании соответствующих Учебных предметов. Обучение – это и есть процесс передачи обществом и освоения личностью праксиологической культуры, совокупности умений: обученный (юридически, политически, медицински и т.д.) – это умеющий действовать человек.

Мотивационная культура общества – это совокупность исторически накопленных социальных Установок как ценностных ориентаций, побудительных мотивов деятельности: желаний, стремлений, интересов, убеждений, целей. Каждая деятельность требует не только знаний и умений, но и мотиваций. Воспитание – это и есть процесс передачи обществом и освоения личностью мотивационной культуры, совокупности ценностных ориентации, «шкалы ценностей»: воспитанный (юридически, политически, медицински и т.д.) – это мотивированный на деятельность человек.

Единство образования, обучения и воспитания и составляет сущность функций педагогической деятельности или всего процесса социализации. Обсуждение в стране «реформы образования» России показывает, что дискуссии идут не только по вопросам критериев оценки знаний и умений, но и по вопросам соотношения образования, обучения и воспитания и более всего по вопросам сущности и механизмов воспитания, потому что те самые «духовные скрепы», о которых говорил в декабрьском Послании Президент России, и которых у современных россиян нет, формируются не образованием и обучением, а именно воспитанием. Можно даже ставить вопрос о переименовании нашего Министерства «образования» в Министерство социализации или педагогики, чтобы и чиновники, и учителя, и преподаватели не забывали о третьей важнейшей функции – о воспитании.

Если эту общую модель педагогики матрично, как инвариантную, применить ко всем видам формирования культуры личности, то придется говорить не о профессиональном образовании, а о профессиональном образовании, обучении и воспитании; не о медицинском образовании, а о медицинском образовании, обучении и воспитании и т.д. В частности, формирование Правовой культуры специалистов и как граждан, и как личностей предполагает единство правового образования, обучения и воспитания. Дело в том, что сами по себе правовые знания, даже сданные на «отлично», еще не гарантируют успешной деятельности в правовой сфере. И даже знания, превратившиеся в правовые умения, в правильные правовые методы и действия, тоже не обеспечивают 100%-го успеха, потому что важны желания, убеждения, ценностные ориентации на законное совершение правосудия, на законное правоприменение. Образы «Шемякина суда» или взяточников среди судей и прокуроров продолжают оживать в памяти народа.

Борьба с коррупцией в правовой системе – это не борьба за правовые знания или умения: у коррупционеров есть и то и другое. Это борьба за правовое воспитание, за формирование честного и законного отношения к правовой деятельности. Но особенность любой педагогической деятельности сегодня состоит в том, что существуют директивы и нормативы, обязывающие ставить оценки за знания и умения, а значит заниматься только образованием и обучением. А как быть с воспитанием?

Мы убеждены, что одним составлением планов и программ «Воспитательной работы» проблему не решить. Гораздо эффективнее исходить из концепции «воспитывающего обучения» и «воспитывающего образования», как это было у выдающихся педагогов XX века А.С. Макаренко и В.А. Сухомлинского. В частности, В.А. Сухомлинский в своей книге «Сердце отдаю детям» [2] на стр. 5 пишет: «Меня часто спрашивают: в чем секрет моих успехов? Я не задумываясь отвечаю: в любви к детям». Любовь к делу, желание хорошо работать, ценностная ориентация на деятельность – все эти качества личности формируются воспитанием. Способность воспитывать, обучая и образовывая, – важнейшая составная часть педагогического таланта.

Вслед за «Болонским процессом» в нашу педагогику проникло и понятие «компетентности», которое, якобы, целостно выражает культуру личности. Но это не так, ибо компетентность как информированность или, в крайнем случае, как образованность и обученность еще не вся культура личности: нужна воспитанность, мотивация, внутреннее побуждение к деятельности.

Очень хорошо в свое время это единство образования, обучения и воспитания выражало название двух устных радио-журналов: «Хочу все знать» и «Хочу все уметь». Вот в этом «хочу» и заключается секрет воспитания, как «всадника» на конях знаний и умений, как «несомого» на носителях образования и обучения.

Таким образом, правовая культура личности слагается из правовых знаний, правовых умений и правовых убеждений, которые являются следствием правового образования, обучения и воспитания.

В заключение необходимо сказать, что правовая культура необходима не только юристам, специалистам в правовой сфере, но и любому гражданину общества, живущему в условиях правового государства, в условиях борьбы за права человека, права ребенка, права ТСЖ, права пенсионеров, права инвалидов, права ученых на научные открытия, инженеров на технические изобретения, права дизайнеров на промышленные образцы и т.д. А если еще вспомнить, что кроме «позитивного права» есть еще «естественное право» в виде норм морали и общественного долга, то правовая культура в самом широком смысле слова нужна каждому человеку, особенно, когда в нашей стране создается Гражданское общество с системой внегосударственных социальных институтов.

Список литературы:

[1] Зеленов Л.А. Философия культуры / Л.А. Зеленов, А.С. Балакшин, А.А. Владимиров. – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012. – 484 с.
[2] Сухомлинский В.А. Сердце отдаю детям / В.А. Сухомлинский. – М., 1972. – С. 5.

THE INTEGRATE PARTS OF LEGAL CULTURE OF A PERSONALITY

A.A. Vladimirov

Keywords: *legal culture, personality*

The article takes a look at the integrate parts of legal culture of a personality: knowledge, skills and social purposes which establish three types of culture in the society – informational, praxiological and motivational.

УДК 378

***Ю.В. Головлев**, кандидат юридических наук, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ИННОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ ОБУЧЕНИЯ, ТЕХНОЛОГИИ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА ОБУЧЕНИЯ

Ключевые слова: методы обучения, юриспруденция, контроль качества обучения

В статье, на примере кафедры уголовно-правовых дисциплин ФБОУ ВПО «ВГАВТ», рассматриваются современные методы обучения и контроля его качества, направленные на формирование высококвалифицированных специалистов по направлению 030900.62 Юриспруденция (квалификация (степень) «бакалавр»)

В современных быстро меняющихся условиях проблема совершенствования методов обучения, в частности, использования инновационных его форм, позволяющих формировать как практические навыки анализа информации, так и стремление студентов к самообразованию и самосовершенствованию, является весьма актуальной.

Внедрение и использование инновационных методов подготовки кадров направлено на формирование высококвалифицированных специалистов в предусмотренные программой высшего профессионального образования по направлению 030900.62 Юриспруденция (квалификация (степень) «бакалавр») сжатые сроки.

Ежегодно выпускающая кафедра уголовно-правовых дисциплин ВГАВТ наращивает свой потенциал по внедрению в учебный процесс современных методов обучения (деловые игры, круглые столы с приглашением ведущих специалистов в области юриспруденции, лекции в режиме презентации, олимпиады, инновационные технологии контроля качества обучения и т.п.).

Главная цель внедрения инновационных технологий подготовки юридических кадров состоит в том, чтобы проявить и реализовать интеллектуальный потенциал студента. Высшая школа, несмотря на переход к многоуровневой системе образования, должна продолжать готовить не узких специалистов, а скорее стратегов, высокообразованных личностей, способных к перспективному предвидению, самостоятельно мыслящих, умеющих делать осознанный выбор.

В 2013 г. на кафедре уголовно-правовых дисциплин ВГАВТ планируется более широкое использование интерактивных (от английского «interact» («inter» – «взаимный», «act» – «действовать»)) форм и методов обучения, в частности:

Активизация познавательного процесса на лекционных занятиях в различных формах. Чтение проблемных лекций, основанных на поиске, постановке и дальнейшем решении исходной проблемы. Проблемная лекция создает интеллектуальное затруднение и побуждает студентов к самостоятельному поиску и решению. Данная форма активизации является необходимым составным элементом всех лекций курса.

Лекция-беседа основана на установлении контакта преподавателя с аудиторией. Формами проведения данной лекции являются создание вопросно-ответных ситуаций.

Визуальная лекция. Формами реализации визуальной лекции являются схемы, передающие с помощью условных обозначений сущность правовых явлений, процессов.

Лекция с приглашением практикующих специалистов, в первую очередь, судей районных и Областного суда Нижегородской области.

Активизация познавательного процесса на семинарских занятиях. Выбор формы семинарского занятия определяется следующими целями: обсуждение и более глубокое усвоение программных вопросов изучаемой дисциплины (семинар, заслушивание, семинар-диалог); максимально детальное изучение норм уголовного права (семинар-заслушивание, семинар-практикум); приобретение студентами навыков самостоя-

тельного исследования проблем уголовного права с практическим их применением (семинар-практикум, семинар-коллоквиум).

Выполнение тестовых заданий. Выполнение тестовых заданий является формой контроля и самоконтроля полученных знаний по соответствующим темам учебного курса; способствует упрочению и повышению понятийной культуры, профессионального мышления; является эффективным инструментом оперативного и рубежного опроса студентов во время аудиторных занятий по широкому кругу вопросов в устной или письменной форме.

Консультация. Консультация (групповая, индивидуальная) как форма активизации познавательного процесса ориентирует и помогает студентам в самостоятельной работе над научной литературой, правовыми актами, подготовке к зачетам и экзаменам, написании письменных работ; разъяснении сложных теоретических вопросов.

Конкурсы и олимпиады. Конкурсы и олимпиады являются эффективным средством повышения профессиональной подготовки будущих специалистов, реализации их творческого потенциала, повышения интереса к юридическим дисциплинам.

По дисциплине уголовное право в 2013 г. планируется участие студентов ВГАВТ в Областном туре Всероссийской студенческой олимпиады по юриспруденции на базе Нижегородского государственного университета им. Н.И. Лобачевского (ННГУ).

Реферативная (письменная) работа является формой промежуточного и итогового контроля. Данная работа проводится с целью закрепления теоретических и практических навыков анализа и обобщения пройденного материала, развития умения аргументировать свои собственные выводы и положения.

Курсовая работа является самостоятельным творческим исследованием научно-практического характера, позволяющим судить о приобретенных студентом знаниях и умениях применения их на практике.

Формами самостоятельной работы студентов являются изучение нормативно-правовых актов и научной литературы (монографий, научных статей); составление терминологического словаря и библиографического списка литературы по дисциплине «Уголовное право»; выполнение домашних заданий; написание письменных работ (реферат, доклад, сообщение, тезисы, контрольная работа, курсовая работа, конкурсная работа); подготовка и участие в Олимпиаде.

Во всех формах учебного процесса (аудиторных, внеаудиторных) используются следующие формы активизации познавательного процесса:

Проблемный метод как средство усвоения материала в форме проблемных ситуаций (самостоятельный поиск и обоснованное решение).

Проблемный метод на лекции реализуется путем постановки преподавателем фундаментальных проблем курса уголовного права или его отдельных тем.

На семинарских занятиях данный метод связан с решением учебно-практических задач.

Особое значение данный метод имеет в научно-исследовательской работе студентов (реферат, доклад, курсовая работа, выпускная квалификационная (дипломная) работа).

Диалогический метод используется на семинарских занятиях в различных формах: дискуссия, деловая игра, круглый стол, диспут, анализ ситуаций, тест-тренинг.

Наглядный метод реализуется в составлении схем, графиков, диаграмм, отражающих правовые процессы и явления; заполнение сравнительных таблиц; классификация юридических категорий и институтов.

Системный метод используется для раскрытия взаимосвязей различных институтов права, отраслевых взаимосвязей; рассмотрения отрасли права как системы; анализа системы отдельных правовых институтов.

Сравнительно-правовой метод используется для выявления наиболее эффективных моделей правового регулирования в праве; сравнения действующих институтов права, правовых норм и способов их регулирования с предшествующими.

Аналитический метод используется для понимания процессов создания законодательства, регулирующего правовые отношения.

Герменевтический метод (формально-юридический анализ) используется как средство толкования правовых текстов, неофициального толкования норм права.

Исторический метод является средством рассмотрения в историческом развитии правовых категорий и институтов, выявления их преемственности, изучения тенденций и прогноза их развития.

Метод мысленного моделирования основан на конструировании (воссоздании) преподавателем конкретной ситуации для дальнейшего ее изучения на основе метода аналогий.

Статистический метод основан на выявлении эффективности действия правовых норм, их влиянии на правовые и общественные процессы, поведении субъектов правоотношений.

Метод формально-юридического анализа используется для уяснения (разъяснения) содержания изучаемого нормативного материала.

Отдельно и подробнее остановимся на наиболее, по нашему мнению, эффективных и относительно новых формах обучения.

В качестве одной из форм проведения семинарского занятия выступает интерактивная. Студентам предлагается такой ее вид как мозговой штурм.

Мозговой штурм (мозговая атака) представляет собой групповое решение творческой проблемы. Коллективный поиск нетрадиционных вариантов решения является одним из наиболее эффективных способов продуцирования новых идей. При этом успех мозговой атаки прямо пропорционален неожиданности и необычности идеи. В основе метода мозговой атаки лежит снижение критичности человека в отношении своих возможностей, для чего требуется полное раскрепощение мыслей и свобода воображения. Достижение этого обеспечивается двумя путями.

1. Установка на изменение внутренней позиции, укрепление положительной оценки своих способностей, подавление критичности к себе и своим идеям.

2. Создание благоприятных внешних условий: поддержка, одобрение партнеров, поощрение ведущего, все то, что ослабляет внутренний контроль и облегчает включение в творческий процесс.

Оптимальным в данном случае является использование обоих приемов.

Цели игры:

– научиться кратко и точно излагать свою позицию;
– приобрести навык правильно, спокойно воспринимать чужую точку зрения;
– выработать способность подчиняться заданным правилам.

Основные правила игры:

1. Любую самую фантастичную и невероятную идею должны встречать с одобрением.

2. Критические замечания категорически запрещены.

3. Мысль, что данная проблема вообще неразрешима, абсолютно не допускается.

Несоблюдение указанных правил сводит на нет смысл деловой игры. Преподаватель, руководящий игрой, и ее участники-студенты должны четко усвоить, что мозговой штурм не терпит шаблонов, стереотипов, стандартов и традиций мышления. Формулированию новых идей мешает высказывание критических замечаний. Вероятность появления ценной идеи тем выше, чем больше выдвинуто идей. В процессе мозговой атаки следует думать о том, насколько предложение может быть существенным и как можно меньше обращать внимания на возможные последствия распространения идеи.

Этапы мозговой атаки:

1. Разминка – упражнение в быстром поиске ответов на вопрос. Задача этого этапа

– помочь студентам максимально освободиться от воздействия психологических барьеров (скованности, замкнутости и т. п.). Для данного этапа можно подбирать даже непрофессиональные задачи, носящие отвлеченный характер.

2. Формирование рабочих групп студентов (по 3–5 чел.). Группы формируются преподавателем либо самими обучающимися. Кроме того, для каждой группы выбирается эксперт (эксперты) из числа студентов, в задачи которого будет входить анализ всех предложенных идей. Возможен вариант: экспертом выступает преподаватель.

3. Формулирование проблемы. Каждый студент предлагает ту проблему в рассматриваемой теме, которая является, на его взгляд, наиболее актуальной. Путем ранжирования или голосования выявляется одна проблема, которая и будет предметом игры. Например, проблема привлечения к уголовной ответственности членов организованных преступных групп и т. д.

4. Мозговая атака – непосредственный анализ поставленной проблемы.

На этом этапе участники выдвигают идеи, а эксперты их фиксируют. Студенты предлагают идеи решения выбранной проблемы и внедрения полученных результатов в правотворческую и правоприменительную деятельность. Для облегчения задачи эксперта возможно написание каждым студентом группы своей идеи индивидуально на заготовленных листах.

5. Оценка – отбор экспертами лучших идей. Задачей эксперта на данном этапе будет не выбор единственной идеи, а анализ всех предложенных идей и разделение их на стандартные, нестандартные и смешанные. При этом эксперт должен объяснить, почему ту или иную выбранную идею он считает лучшей.

6. Подведение итогов. Преподаватель вместе с группой обсуждает результаты работы, оценивает активность участников, наилучшие идеи, их обоснование и защиту.

Мозговая атака применяется как способ решения проблем и как метод усвоения информации, при этом опыт всех участников становится доступным для каждого.

Все это способствует формированию таких личностных качеств, как убежденность, принципиальность, уважение к иному мнению, умение на научной основе решать сложные задачи теории и практики уголовного права, учиться вести борьбу идей, развивать творческое мышление.

Иной формой проведения интерактивного занятия предлагается конференция по наиболее проблемным вопросам уголовно-правовой теории и практики. Данное мероприятие предполагает обозначение преподавателем определенной проблематики и последующую активную поисковую работу студентов. При подготовке рекомендуется использовать только научные источники публикаций (журналы, рекомендованные ВАК Минобрнауки, информационные ресурсы правовых систем, сборники международных конференций). Тематику докладов студентам необходимо предоставить преподавателю не позднее 5 дней до начала конференции.

Сценарий конференции:

1. Вступительное слово преподавателя (7–10 минут).
2. Выступление участников (5–7 минут каждое).
3. Обсуждение и дискуссии (не более трех вопросов каждому выступающему).
4. Подведение итогов (5 минут).

Важнейшим направлением в совершенствовании подготовки студентов – юристов ВГАВТ является внедрение активных форм и методов обучения с применением технических, прежде всего компьютерных, средств в процессе обучения и контроля знаний студентов.

На кафедре уголовно-правовых дисциплин ВГАВТ в 2013 г. планируется продолжить внедрение мультимедийных способов обучения.

В рамках данного направления планируется, в частности, подготовить мультимедийную лекцию – презентацию: «Понятие, предмет, метод, задачи и система уголовного права и его науки» (Головлев Ю.В.).

В 2013 г. на кафедре уголовно-правовых дисциплин ВГАВТ планируется продолжить внедрение (обновление имеющихся) тестов по дисциплинам кафедры и, в частности, уголовному праву (отв. к.ю.н., доцент Головлев Ю.В.):

Важнейший элемент организации учебного процесса – систематический контроль качества знаний студентов, проводимый на кафедре уголовно-правовых дисциплин ВГАВТ в форме текущего, рубежного контроля, промежуточной аттестации (зачетно-экзаменационные сессии) и итоговой государственной аттестации.

Кафедра в 2013 г. продолжит проведение скрупулёзного анализа показателей промежуточной и итоговой аттестации, обсуждение результатов на заседаниях кафедры, где будут намечены мероприятия, направленные на совершенствование учебного процесса. Анализ показателей планируется проводить с использованием современных компьютерных технологий, в частности, диаграмм, шаблоны (данные взяты произвольно) которых приведены ниже:

В плане совершенствования учебной работы на современном этапе необходимо уделять больше внимания информационным технологиям обучения и, прежде всего, мультимедийным методам обучения, обладающим более высокой, чем при традиционных методах обучения, степенью наглядности, возможностями широкого тиражирования опыта лучших преподавателей, отраженного в программных продуктах, освобождающим преподавателя от рутинного нетворческого труда.

В связи с наступлением эпохи информатизации образования радикальное изменение технологии обучения и формы представления образовательной информации является требованием времени.

Современные мультимедийные программные средства обладают большими возможностями в отображении информации, значительно отличающимися от привычных, и оказывают непосредственные влияние на мотивацию обучаемых, скорость восприятия материала, утомляемость и, таким образом, на эффективность учебного процесса в целом.

Демонстрацию многих изучаемых явлений невозможно провести в учебной аудитории, в этом случае средства мультимедиа являются единственно возможными на сегодняшней день.

Мультимедийные технологии обогащают процесс обучения, позволяют сделать

обучение более эффективным, вовлекая в процесс восприятия учебной информации большинство чувственных компонентов обучаемого. Сам термин мультимедийный означает соединение нескольких потоков передачи информации: видео, звук, текст и графику (от лат. multum – много, medium – средство). Понятно, что информация, воспринимаемая через несколько каналов, будет более полной, концентрация внимания обучаемого выше.

Принимая во внимание, что выпускникам ВГАВТ предстоит работать в современном информационном мире, необходимо уже на стадии обучения вооружать основными навыками современных компьютерных технологий студентов ВГАВТ, в связи с чем, в 2013 г. кафедрой уголовно-правовых дисциплин планируется рекомендовать им более широко использовать мультимедиа на защите выпускных квалификационных (дипломных) работ, при подготовке докладов, сообщений на конференциях и т.п.

Для широкого внедрения в учебный процесс ВГАВТ современных информационных технологий необходимо соответствующее оборудование аудиторного фонда ВГАВТ: аудиторий для потоковых лекций проекторами и проекционными экранами, небольших аудиторий для проведения семинарских и практических занятий плазменными панелями.

INNOVATION TEACHING METHODS, QUALITY CONTROL TECHNOLOGIES OF TEACHING

Y.V. Golovlev

Keywords: *teaching methods, jurisprudence, quality control of teaching*

The article is based on the example of the Criminal Law Chair of the Volga State Academy of Water Transportation and dwells on modern teaching methods and its quality control targeted at educating highly-qualified Bachelors of Law

УДК 378

С.В. Грибанов, *кандидат философских наук, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ПРАВОВОЕ ВОСПИТАНИЕ СТУДЕНТОВ КАК ОСНОВА ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: *правовое воспитание, высшее образование, транспорт*

Статья посвящена проблеме правового воспитания в студенческой среде.

Сегодня много говорится о том, что будущее нашей страны во многом зависит от нынешнего молодого поколения, от того насколько эффективно молодой специалист сможет выстраивать межличностные отношения, уважать мнения других, быть толерантным, способным находить выход из сложных производственных и бытовых конфликтных ситуаций. Студент XXI века должен выйти из стен вуза разносторонне образованным, нестандартно мыслящим, обладающим широким кругозором профессионалом, с активной гражданской позицией, духовно, нравственно и профессионально подготовленным к работе по избранной специальности. Он должен отличаться активным интересом к практическому участию в социальных преобразованиях России, вы-

соким уровнем стремления к личностно-профессиональному самоутверждению. Подобные качества формируются именно в студенческие годы, когда интенсивно развивается система ценностных ориентаций, направленных на профессиональное и нравственное становление, утверждение жизненных ориентиров. В этой связи перед вузом стоит непростая задача – сформировать у студентов потребность в профессиональном самосовершенствовании, саморазвитии, формировании ответственности за уровень своих профессиональных знаний и качество труда.

Современная высшая школа в основном ориентирует учащихся на самостоятельное обучение и самообучение, на развитие творческих способностей. Но в большинстве своем современная молодежь к этому не готова. Многие из студентов не умеют самостоятельно вырабатывать суждения, устанавливать причинно-следственные связи, выявлять закономерности, логически правильно мыслить, убедительно формулировать свои идеи и грамотно аргументировать выводы [2]. При этом ни для кого не секрет, что у современных студентов мотивация к обучению сместилась с приобретения профессии на получение диплома [6]. Материальное благополучие, стремление к «красивой жизни» по западным образцам, ставшие основными жизненными ориентирами для части молодежи, во многом перечеркнули прежние идеалы, традиционные представления о добре и зле, чести, справедливости [1]. Жизненный успех связывается с предприимчивостью и деньгами, а не с талантом, знаниями и трудолюбием [2]. Это подтверждается и социологическими опросами, проводимыми в среде студенческой молодёжи. Так, например, в одном из курских вузов студентам было предложено выразить свою социальную позицию с помощью пословиц и поговорок. В качестве своего социального, нравственного и духовного кредо будущие специалисты в большинстве своем выбрали: «Что наша честь, если нечего есть?», «Работа – не волк…», «От трудов праведных не нажить палат каменных», «С волками жить – по волчьи выть», «Стыд – не дым, глаза не выест», «Своя рубашка ближе к телу», «Скупость – не глупость», «Не делай добра, не получишь зла», «Говоришь правду – теряешь дружбу», «Две собаки грызутся, третья не лезь!». Минимальные позиции заняли поговорки «Не имей 100 рублей, а имей 100 друзей», «Правда в огне не горит и в воде не тонет», «Где родился, там и пригодился», «Для Родины своей ни сил, ни жизни не жалей», «Родина – мать, умей за нее постоять», «Чужое добро впрок не пойдет», «Бедность – не порок» [6].

Приоритеты, казавшиеся ранее незыблемыми, сменяются другими, определяющими сегодняшние жизненные реалии и формирующими иной тип личности. Рыночные отношения постсоветской России привели к трансформации прежних ценностей, к формированию «общества потребления» и соответствующего ему человека нового типа – «Homo economicus» [5]. Образовательная среда не стала в этом процессе исключением. Эффективность вуза теперь определяется, главным образом, спросом на его специальности, количеством трудоустроенных выпускников, положением на рынке труда. По мнению Д.А. Медведева «Первый и главный критерий эффективности вузов – это потребность общества в их выпускниках, оценка молодых специалистов рынком, научным сообществом, университетским миром» [7]. Однако проблема заключается в том, что функциональные критерии эффективности вуза как образовательного и научного учреждения по определению противоречат основным экономическим критериям эффективности вуза как субъекта рыночных отношений [8]. Речь идёт о противоречии между принятыми в обществе критериями и мотивами предпринимательской деятельности (гибридизация академических и бизнес-структур) и соответствием их основным уставным видам деятельности вуза и миссии университета как центра образования, науки и культуры (неэкономические интересы вуза). Возникает вопрос: нужны ли «обществу потребления» специалисты, которых должны готовить вузы в соответствии с новыми компетенциями (ФГОС) и задачами Федеральной программы развития образования? Последняя определяет в числе приоритетных задач усиление воспитательной функции образования, направленной на формирование

гражданственности, трудолюбия, нравственности, уважения к правам и свободам человека, любви к Родине, семье, окружающей природе [1]. По словам члена-корреспондента РАО (по отделению философии образования и теоретической педагогики), декана факультета педагогического образования МГУ имени М.В. Ломоносова, Николая Розова, он не верит в то, что нормальный работодатель, интересующийся прежде всего прибылью, будет выдвигать предложения по улучшению воспитательной работы. Основным ее заказчиком может и должно являться государство, которому необходимо точно определить цели, формы, организационное обеспечение, ресурс времени и оценки результатов [6]. Тем самым воспитание является ключевым звеном в триединстве «образование – обучение – воспитание». Подготовка профессионально грамотных и гармонично развитых специалистов диктует необходимость развития различных направлений воспитания, приоритетными среди которых должны стать умственное, нравственное, патриотического, правовое [1]. Воспитание всегда носит конкретно-исторический характер, отражает состояние, менталитет общества. Если не преодолеть, элементарного неумения работать, безответственности, нелюбви к своему делу, т.е. всего того, что присуще российскому менталитету и что на 90 процентов определяет причины всех наших техногенных катастроф, ничего хорошего страну в перспективе не ждет [6].

Причиной многих неудач, ошибок или криминальных действий является так называемый «человеческий фактор» (низкий уровень профессиональной культуры и компетентности кадров), негативно проявляющийся и в системе водного транспорта [3]. Более 70% аварий морских судов происходит по вине членов экипажа, главным образом, капитанов, механиков, лоцманов [4]. Субъективный человеческий фактор проявил себя в авариях на Волге с теплоходами «Александр Суворов», «Булгария», в трагических событиях в Баренцевом море с подводной лодкой, в Охотском море с грузовыми и охранными судами [3]. Летом 2012 года новостные агентства запестрили сообщениями о произошедшем 16 августа ЧП: «На Волге пьяный капитан протаранил мост и теплоход», «Пьяный капитан устроил две аварии на Волге», «На Волге теплоход вывел из строя понтонный мост» и т.п.

Для недопущения в будущем подобных ситуаций вузовское воспитание должно быть личностно-ориентированным, социально-профессиональным, а главное – нравственно-правовым. Задача нравственно-правового воспитания состоит в том, чтобы достичь такого уровня правосознания, когда каждый соблюдал бы правовые нормы исключительно в силу внутренней потребности, собственных нравственных убеждений, а не под страхом принуждения. В качестве критериев эффективности нравственно-правового воспитания студентов выделяют: 1) *когнитивный* (интериоризация нравственного и правового опыта); 2) *мотивационный* (стремление к активному осознанному участию в социальных отношениях и противодействию негативным проявлениям окружающей среды); 3) *практический* (поиск путей реализации своих возможностей) [3].

Правовое воспитание личности необходимо для повышения уровня правовой культуры – развития правосознания в обществе, соблюдения правовых норм каждым членом общества, гарантированности прав и свобод человека в социуме. Цель и смысл правового воспитания заключаются в том, чтобы поднять *индивидуальное* или *групповое* правосознание до уровня правосознания *общества* (социальной группы). Правовая информация, опыт, содержащиеся в общественном (групповом) правосознании, должны быть «доставлены» при помощи соответствующих средств, форм и методов в сознание воспитуемых. Поскольку общественное правосознание находит свое непосредственное воплощение в нормах права, постольку правовое воспитание во многом предполагает их усвоение.

Правосознание студентов, как показывают результаты социологического опроса, проведенного во ВГАВТ, остается на уровне индивидуального (группового) правосознания, «недотягивая» до уровня правосознания общества в целом. Результаты анке-

тирования среди студентов 2-го курса дневного обучения ВГАВТ по теме «Общественные проблемы и защита прав глазами молодёжи» показали, что подавляющее большинство опрошенных связывают причины общественных проблем с бездействием лиц и органов, ответственных за решение этих проблем (70%), а не с равнодушием людей (с этим пунктом связывают общественные проблемы 30% опрошенных). Это свидетельствует о том, что молодое поколение выбирает более лёгкий путь: поиск виновных из числа ответственных лиц, нежели проявление общественной инициативы (в деле преодоления равнодушия людей к решению общественных проблем). И это при том, что общественные проблемы, с которыми чаще всего сталкивались опрошенные, можно было бы решить главным образом при помощи механизмов общественного самоуправления: нарушения прав студентов, учащихся, потребителей, призывников и др. (30%), «социальные несправедливости» - проблемы ЖКХ, высокая стоимость образования и др. (60%). Всего 10% опрошенных сталкивались с общественными проблемами, решение которых потребовало бы кроме общественной инициативы внутри страны, ещё и выхода на уровень международных отношений (международного права).

Указанная стратегическая линия поведения молодёжи («своя рубашка ближе к телу») прослеживается в основном при ответах опрошенных на вопросы, содержащие *неявный* смысл: «каково твоё отношение (как представителя социальной группы «молодёжь») к тому, что ТВОИ права нарушают?». Представители молодого поколения либо не хотят (в силу каких-то причин) проявлять социальную активность для решения общественных проблем, либо не усматривают связи между своей личностью (своим статусом), социальной группой, к которой относятся и обществом в целом. Последнее связано с непониманием системного характера общественных проблем, т.е. с привязкой фразы «ТВОИ права» к своей персоне независимо от принадлежности к той или иной социальной группе. Человек же, как известно, выступает носителем множества социальных статусов, в соответствии с которыми он (как представитель социальной группы) выражает *групповые* интересы. *Личные* же интересы, определяемые личными способностями, потребностями, облекаются в форму *групповых* интересов. Это означает, что «мои права», «мои проблемы» - это ещё и права (и проблемы) молодёжи, т.к. по «статусу я принадлежу к молодёжи». А поскольку «молодёжь» – социальная группа общества, то эти «мои права (и проблемы)» – «права (и проблемы)» общества в целом. Другими словами, результаты анкетирования наводят на мысль о том, что у молодого поколения отсутствует осознание общности групповых интересов.

Сказанное выше подтверждается тем, что при определении степени важности общественных проблем:

а) «для тебя лично»

большинством опрошенных на 1-е место было поставлено «право на получение образования», на 2-е место – «права молодёжи», на 3 и 4 место – политические права и экологические проблемы соответственно;

б) *«для молодёжи»*

приоритет был отдан «правам молодёжи», 2-е место было отдано «праву на получение образования», 3-е место – проблеме нетерпимости в обществе (ксенофобия, национализм и др.), 4-е – гражданско-политическим правам (участие граждан в принятии решений);

в) *«для общества в целом»*

1-е место заняли «фундаментальные права человека», 2-е – экологические проблемы, 3-е – проблема милитаризации российского общества, 4-е – проблема нетерпимости в обществе.

Как известно, все граждане страны имеют право на получение образования. В данном случае «право на образование» и «права молодёжи» соотносятся как общее и частное. Но, несмотря на общность указанных положений, респонденты их уверенно

разграничили на «своё» и «чужое». Здесь прослеживается зависимость: чем абстрактнее категория в ряду «человек – социальная группа – общество», тем более общий уровень прав (и проблем) характерен для неё. В частности, из результатов анкетирования следует (как уже было показано выше), что «фундаментальные права человека» важны исключительно для общества в целом, а не для отдельного человека.

В том случае, когда респондентам было предложено определить степень важности общественных прав и проблем применительно только к своей персоне (т.е. без привязки к категориям «человек – социальная группа – общество в целом») большинство опрошенных проигнорировало важность тех прав, которые, как нам представляется, играют ключевую роль в реализации всех остальных прав. В частности, последнее место по степени важности заняли «право на публичное выражение своего мнения» и «право на вступление в общественные организации». На 1-е же место было поставлено «право на неприкосновенность жилища и частной собственности». Затем по степени важности следуют «социально-трудовые права молодёжи», «право на равенство перед законом», «право на гласный и справедливый суд», «право на получение образования» и др. Таким образом, *неявно* молодёжь выбирает капитализм, но без демократии (т.е. без своего активного общественного участия в решении общественных проблем).

Проблемы, которые хотели бы решить опрошенные в первую очередь, связаны с обеспечением социально-трудовых прав молодёжи (1 место), прав, связанных с экологической ситуацией (2 место), а также с проблемами получения образования (3 место). При этом 40% готовы поставить свою подпись под обращением к властям, 25% готовы принять участие в образовательном мероприятии или дискуссии по волнующей проблеме, 18% – принять участие в уличной акции, и только 17% хотели бы присоединиться к молодёжной организации. Небольшой процент желающих участвовать в социально-политической деятельности объясняется тем, что только 23% опрошенных считают молодёжные организации способными решать общественные проблемы, а 47% согласны с тем, что молодёжные организации лишь информируют молодёжь об их общественных проблемах и гражданских правах.

В том случае, когда перед респондентами был прямо (*явно*) поставлен вопрос «как ты действуешь когда твои права нарушаются?», 50% ответили, что борются за восстановление своих прав, 30% пытаются сделать так, чтобы виновные были наказаны, 10% никак не действуют, т.к. «всё равно невозможно ничего сделать», и, наконец, 10% вообще никогда не сталкивались с нарушением своих прав.

Но как же молодёжь борется за свои права, если «право на публичное выражение своего мнения» занимает, согласно результатам анкетирования, последнее место по степени важности прав? Сам собой напрашивается вопрос: «нарушение ТВОИХ прав – это ТВОЯ личная проблема или ещё и общественная?; один ты решаешь подобную проблему или другие люди (с таким же социальным статусом) также как и ты пытаются её решить в одиночку?».

Таким образом, умение отстаивать и защищать свои права напрямую связано с осознанием личностью общности групповых, общезначимых интересов, потребностей, норм, с пониманием системного характера социальных отношений, с правосознанием, для которого характерно наличие всех уровней осознания правовой культуры – «человек – социальная группа – общество в целом – человеческая цивилизация». Ведущая роль в процессе формирования основ правовой культуры в сфере водного транспорта должна принадлежать нравственно-правовому воспитанию в единстве с обучением.

Список литературы:

[1] Абухова И.Ю. Приоритетные направления воспитания в вузе / Основные проблемы и направления воспитательной работы в современном вузе / Тезисы докладов Всероссийской научно-практической конференции / И.Ю. Абухова. – Барнаул. – 2010.

[2] Абухова И.Ю. К вопросу о проблемах воспитания ценностных ориентаций / Основные проблемы и направления воспитательной работы в современном вузе / Тезисы докладов Всероссийской научно-практической конференции / И.Ю. Абухова, Ж.Б. Сулейменова. – Барнаул. – 2010.
[3] Владимиров А.А. Философские проблемы модернизации водного транспорта: проект-разработка /А.А. Владимиров, Л.А. Зеленов. – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2013. – 28 с.
[4] Голикова, В.В. Роль индивидуально-типологических свойств курсанта в процессе формирования профессионально важных качеств судового оператора / В.В. Голикова, Л.М. Шафран. – Судовождение: Сб. научн. трудов / ОНМА, Вып. 20. – Одесса: «ИздатИнформ», 2011.
[5] Гусева С.Г. Социокультурный образ достатка в русском национальном сознании / С.Г. Гусева. – Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата философских наук. – Н. Новгород. – 2007.
[6] Профессиональное воспитание = воспитание профессионалов? / Аккредитация в образовании. – 2009. – Декабрь. – № 35.
[7] Медведев Д.А. Своими словами / Высшее образование сегодня / Д.А. Медведев. – 2013. – №3.
[8] Шафранов-Куцев Г.Ф. Современному обществу – современный университет / Университетское управление / Г.Ф. Шафранов-Куцев. – 2005. – № 5(38).
[9] Известия Саратовского университета. – 2012. – Т.12. Серия: Философия. Психология. Педагогика. – выпуск 2.

LEGAL EDUCATION OF STUDENTS AS A BASIS OF LAW CULTURE AT THE WATER TRANSPORT

S.V. Gribanov

Keywords: *legal education, education, transport*

The article is devoted to the problem of legal education among students

УДК 378

***О.Ю. Гусева**, старший преподаватель, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ РОЛЕВОЙ ДЕЛОВОЙ ИГРЫ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВО» СО СТУДЕНТАМИ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Ключевые слова: *конституционное право, ролевая игра, высшее образование*

Статья посвящена одному из видов инновационных технологий в обучении – учебно-деловой ролевой игре по дисциплине «Конституционное право» со студентами высших учебных заведений водного транспорта, а именно, по избирательному праву и процессу в Российской Федерации. В статье отражены этапы подготовки и проведения ролевой деловой игры и охарактеризованы предполагаемые роли участников.

К одному из видов инновационных технологий в обучении можно отнести деловые игры. Деловая игра – средство моделирования разнообразных условий профессиональной деятельности (включая экстремальные) методом поиска новых способов ее

выполнения. Деловая игра выступает как средство и метод подготовки и адаптации к профессиональной деятельности [1].

Рассмотрим организацию учебно-деловой игры по избирательному праву и процессу в Российской Федерации.

Цель предлагаемой игры заключается в том, чтобы посредством воплощения возможных политических технологий и применения положений современного российского избирательного законодательства создать и апробировать действующую модель выборов в России с получением конечного результата.

Основная учебная задача – применить полученные студентами в данной сфере теоретические знания. Главной воспитательной задачей является формирование у студентов активной гражданской позиции и сознательного участия в делах общества и государства.

Нормативно-правовую базу для проведения игры составляют Конституция РФ 1993 года, федеральное избирательное законодательство. Оснащением игры становится агитационный материал команд (листовки, плакаты, газеты, фотографии, слоганы, видео- и аудиоматериал, флаги, эмблемы, таблицы, значки, календари, сувениры и т.п.), бюллетени для голосования, протоколы и другая необходимая документация избирательной комиссии, избирательная кабина и урна.

Игра проводится в 4 этапа:

1. теоретическая подготовка как на учебных занятиях, так и самостоятельная,
2. собственно моделирование избирательного процесса,
3. получение результата и подведение итогов,
4. анализ игры и ее результатов.

Преподаватель назначает дату проведения игры. Суть занятия состоит в моделировании предвыборных выступлений и дебатов политических партий, выдвигающих на выборную должность своего кандидата. Действие должно разворачиваться свободно, без перерывов. Время на проведение ролевой игры ограничивается заранее – два академических часа. Представители политических партий выступают в произвольно определенной последовательности. При этом время выступления строго регламентировано.

В предлагаемой игре действуют несколько участников, каждый из которых выполняет свою важную роль:

Кандидаты в Президенты и их команды. Команды кандидатов самостоятельно определяют собственное название, основной девиз или слоган, символику и атрибутику, создают программу и выдвигают кандидата.

После выступления каждого из кандидатов его политические оппоненты задают ему вопросы, преследующие цель выявить недостатки в речи политика или скомпрометировать его пред избирателями. Продолжительность дебатов не должна превышать 15 минут. За нарушение регламента на партию налагается санкция – снятие балла при итоговом голосовании. Такая деятельность способствует формированию ораторских навыков, умению отстаивать свою точку зрения и выслушать речь своих политических противников.

Избиратели. Электоратом являются все студенты учебной группы.

Избирательные комиссии (Центральная, субъекта РФ, окружная, территориальная, участковая). Избирательная комиссия, исходя из применяемого избирательного законодательства, принимает принципиальные решения по порядку выдвижения и регистрации кандидатов, соответствию их программ и проводимых мероприятий действующему законодательству, пресечению нарушений. Избирательная комиссия имеет право в случае грубых нарушений правил предвыборной агитации выносить предупреждения или отстранять кандидатов от участия.

В избирательную комиссию направляются заявления, жалобы и предложения участников игры и избирателей, на которые избирательная комиссия должна прореагировать соответствующим образом.

СМИ. Освещают процесс, после окончания игры выпускают информационный аналитический листок, газету.

Наблюдатели. Их задача – постоянное наблюдение за ходом игры, фиксация начальных и конечных параметров, промежуточных результатов (начальный, текущий, итоговый мониторинг), а также анализ игры в целом после ее завершения. Наблюдатели оценивают действия команд и кандидатов (выполнение заданий, применение наглядной агитации, точность и нестандартность принимаемых решений), исходя из их политической эффективности, отмечают реакцию электората, оценивают деятельность избирательной комиссии.

Особая роль принадлежит *группе анализа* (в нашем случае – ведущий). Одной из наиболее сложных задач для него, как и для избирательной комиссии, является обеспечение всем участникам равных игровых условий. Участники моделируемого действия выполняют определенные задания (например, проводят дебаты, пресс- конференцию, встречу с избирателями, выступают с заявлением и т.п.).

Итогом занятия является голосование избирателей. При этом используются избирательные бюллетени, которые раздаются зрителям и заполняются ими. Подсчет голосов производит избирательная комиссия. А ведущий объявляет победившую партию. Таким образом, студентами усваиваются различные виды и формы электоральной деятельности [2].

Представляется, что игровое моделирование является весьма перспективным направлением в развитии обучающих технологий в сфере высшего профессионального образования. Несмотря на свою кажущуюся простоту, оно требует от организаторов основательной теоретической подготовки, наличия хотя бы минимального практического опыта участия в моделируемом процессе, четкой организации планируемых мероприятий и значительных временных затрат [3].

Список литературы:

[1] Аронсон Э., Пратканис Э.Р. Эпоха пропаганды: Механизмы убеждения, повседневное использование и злоупотребление. СПб: Прайм -Еврознак– 2009. – С. 28.
[2] Бирштейн М.М. Деловые игры в мире: СПб.– 2007. – С. 12.
[3] Зуева Е.Н. Деловые игры в процессе обучения // Секретарское дело. 2004, №1. – С. 59–61.

METHODS OF ROLEPLAY IN CONSTTUTIONAL LAW CLASSES AMONG STUDENTS OF HIGHER EDUCATIONAL INSTITUTIONS

O.Y. Guseva

Keywords: *Constitutional Law, role-play, higher education*

The article is devoted to role-play in Constitutional Law classes as one of the innovation teaching methods in law-study among students of higher educational institutions of water transportation. The role-play is mainly used in classes studying election law and process in Russia. The article analyses the stages of preparation and conducting role-play activities and characterizes the assumed roles of the participants.

УДК 378: 34

О.И. Коваль, *к.псих.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ОСОБЕННОСТИ ПРЕПОДАВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ОРИЕНТИРОВАННОГО ИНОЯЗЫЧНОГО ОБЩЕНИЯ СТУДЕНТАМ ЮРИДИЧЕСКОЙ СПЕЦИАЛЬНОСТИ

Ключевые слова: *профессионально-ориентированное обучение, юриспруденция, иностранный язык, высшее образование*

В статье рассматривается профессионально-ориентированная технология общения в системе высшего педагогического образования, а также личностно-ориентированная концепция в рамках профессионального образования. Автором изучаются условия профессионально-ориентированного обучения студентов юридических факультетов иностранному языку, подходы к изучению юридической терминологии, особенности преподавания делового общения, сложности при чтении аутентичных текстовых материалов.

Преподавать иностранный язык как язык права студентам-юристам чрезвычайно трудно [1]. Основная проблема состоит в том, что студентам предлагается за короткий срок освоить основы фактически двух правовых систем, так как существуют глубокие различия между российским кодифицированным и англо-американским прецедентным правом, а без фоновых знаний понимание специальной литературы невозможно.

Исходя из этого, профессионально-ориентированное обучение иностранным языкам может осуществляться по-разному в зависимости от того, в какой последовательности протекает обучение иностранному языку и профессии. Обучение иностранному языку может предшествовать специальной подготовке, завершать ее, либо проходить параллельно. В первом случае целью обучения является общая подготовка по иностранному языку, но с ориентацией на профессию, как, например, при профильном обучении в образовательных учреждениях. Во втором случае цель обучения заключается в получении правовой гарантии для трудоустройства по специальности со знанием иностранного языка, что предполагает сдачу экзамена на соответствующий сертификат. И, наконец, в третьем случае при параллельном овладении иностранным языком и профессией, как это имеет место при обучении иностранному языку студентов-юристов младших курсов, в качестве цели обучения выступает способность студента использовать иностранный язык для решения актуальных на момент обучения профессиональных задач.

Главной целью профессионального обучения является формирование личности специалиста, эффективно осуществляющей трудовую деятельность [2]. Иными словами, оно должно обеспечить не только овладение совокупностью знаний и умений, включая коммуникативную компетенцию на изучаемом иностранном языке, но и формирование профессионально значимых качеств личности, что усиливает и делает значимым социальный аспект любого профессионально-ориентированного обучения.

Профессионально-ориентированную технологию обучения в системе высшего педагогического образования мы рассматриваем как систему психологических, общепедагогических, дидактических процедур взаимодействия педагогов и студентов с учетом их способностей и склонностей. И, конечно, как такую технологию, которая направлена на реализацию содержания, методов, форм и средств обучения, адекватных целям образования и профессионально значимым качествам специалистов.

В основе разработки новых профессионально-ориентированных технологий лежит проектирование высокоэффективной деятельности студентов и управленческой

деятельности преподавателей. Исходными данными для проектирования профессионально-ориентированных технологий выступают образовательные и профессиональные стандарты, заложенные в них цели и содержание обучения. Позитивный потенциал и творческие возможности личности, которые могут получить свое развитие только в благоприятных для обучения условиях, также должны быть в полной мере учтены в учебно-воспитательном процессе.

Профессионально-ориентированные технологии обучения нового поколения направлены, в первую очередь, на качественные изменения в системе образования и иметь своим итогом овладения обучающимися профессиональной и коммуникативной компетенцией, способностью инициативно и творчески участвовать в общении по тематике изучаемого предмета.

В настоящее время в профессиональном образовании утверждается новая личностно-ориентированная концепция.

Цель личностно-ориентированного профессионального образования – развитие направленности, компетентности, профессионально важных качеств и психофизиологических свойств личности обучаемого.

Системообразующим фактором личностно-ориентированного профессионального образования становится профессиональное развитие обучаемых в процессе организации взаимодействия всех субъектов обучения с учетом их предшествующего опыта, личностных особенностей, специфики учебного материала и конкретной учебно-пространственной среды.

Центральным звеном личностно-ориентированного образования является профессиональное становление развития личности в процессе обучения, освоения профессии и выполнения профессиональной деятельности. На начальных этапах профессионального образования источником развития выступает уровень личностного самосовершенствования. На последующих стадиях профессионального становления соотношение личностного и профессионального развития приобретает характер динамической целостности. На стадии профессионализации профессионального развития личности начинает доминировать над личностными и определять его.

Понятие профессионально-ориентированного обучения иностранным языкам требует определенного объяснения. Проблема разграничения специализированного обучения иностранным языкам, с одной стороны, и общего обучения языкам, с другой, находит соответствие в лингвистике между профессиональным и общим обучением иностранным языкам.

Целевое, профессионально-ориентированное обучение иностранным языкам строится не только на базе общеупотребительной межстилевой лексики, но и в значительной мере на лексике, свойственной определенной профессиональной группе, то есть «на лексике, используемой в речи людей, объединенных общей профессией».

Условиями профессионально-ориентированного обучения студентов юридических факультетов иностранному языку является чтение аутентичных текстов, необходимость ознакомления их с общей и юридической терминосистемой права, формирование навыков самостоятельной работы по созданию индивидуального словаря и овладение умениями устного профессионального общения, протекающего как сценарии самых распространенных ситуаций повседневного общения, необходимых и для профессиональной коммуникации.

Для того, чтобы подготовить будущего студента юридического факультета к обсуждению проблематики, составляющей содержание его профессиональной подготовки, необходимо отобрать текстотеку по праву, позволяющую формировать умения прагматического характера, которые бы давали студенту возможность ориентироваться в литературе по специальности.

Для определения содержания обучения и отбора материала используются следующие принципы:

– аутентичность;

– прагматичность;
– профессиональная адекватность (с учётом терминосистемы права);
– учет ожиданий самих обучаемых.

Целью учебной деятельности студентов является взаимосвязанное обучение как пониманию, так и общению на иностранном языке, на основе аутентичных текстов по специальности.

Одним из эффективных способов освоения юридической лексики студентами юридических факультетов оказался понятийно-жанровый подход, направленный на ознакомление с общими и принципиальными особенностями функционирования юридической терминологии в разных типах юридических текстов в зависимости от подрегистра, жанра и функционально-стилистической разновидности текста. Для работы в рамках этого метода преподавателю «необходимо четко себе представлять, какие признаки юридической терминологии проявляются и преобладают в различных жанрах, принадлежащих документальному, законодательному и судебному подрегистрам, соответствующим узким сферам бытования источников права, и на какие из них в первую очередь необходимо обращать внимание студентов юридических факультетов, которые, овладевая языком специальности, должны овладеть совокупностью всех языковых средств, которые применяются в специальной ограниченной области коммуникации, чтобы гарантировать понимание между людьми, работающими в данной области»

Знания терминологической правовой системы в содержание обучения включаются образцы устного делового общения, отражающие наиболее распространенные ситуации с использованием типового набора интенциональных, конвенциональных и эмоциональных высказываний. Содержание высказывания в деловом общении имеет ряд особенностей, с которыми следует познакомить студентов.

В процессе профессионального делового общения высказывание строится по интенционально-коммуникативной схеме: определение прагматической цели, коммуникативного намерения и вытекающей из них референции говорящего, т.е. отнесение языковых выражений к предметам действительности. К тому же одной из характеристик высказывания является его соотнесённость с конкретной ситуацией и социальным статусом говорящих.

В деловом общении ставится определенная цель, направленная на достижение требуемого результата. Речь идет о штампах, клише, стандартных формулах и выражениях, которые используются говорящими в деловом общении. Клише сравнивают со штампом, т. е. речевым окрашенным средством речи, отложившемся в коллективном сознании носителей данного языка и рассматривают как устойчивый, «готовый к употреблению» знак для выражения определенного языкового содержания, имеющего экспрессивную и образную нагрузку. Штамп представляет структурную и содержательно-смысловую единицу (речи): слово и словосочетание, предложение и высказывание. Клише имеет информативно- необходимый характер. Речевые *формулы-клише* и конструкции служат ориентации на вежливое общение и регуляции взаимодействия партнеров, выбираемые в соответствии с обстановкой, тональностью и ситуацией общения. Таким образом, в структуре речевых актов, в зависимости от намерения говорящих, создается клишированное высказывание.

В качестве примера можно привести следующие *стереотипные клишированные конструкции:*

Приветствие и знакомство как наиболее употребляемые ситуации, содержащие выражение радости по поводу встречи. Например:

– Hello, John! I am so glad you've come! How are you?
– Very well, indeed, thank you!
– I don't think you've met each other before. Let me introduce you. This is my secretary Miss Smith.

– How do you do. Miss Smith? I am very glad to meet you. I've heard a great deal about you.

Наряду с употреблением указанных выше речевых клише в структуре делового общения особую значимость приобретают речевые формулы, способствующие переходу от одной фазы к другой.

Начало деловой встречи:

Ladies and Gentlemen, are we ready to begin?
Well then, if we could get things rolling.
Well, shall we get things started?
If everybody's ready, maybe we could make start?
OK then, perhaps we could make a start?

Завершение деловой встречи

Let me summarize our main demands again.
Perhaps it would be useful if we just summarize what we have said so far.
At the close of the discussion...
This discussion has been most interesting...
I suggest to postpone our discussion and we'll go on it next time? If you don't mind.

Таким образом, клишированность высказывания в деловом общении обеспечивает направленность речевого поведения на эффективность воздействия, экономию мышления, быстроту реагирования и активное включение в контакты.

В профессиональном деловом общении партнерам по коммуникации необходимо владеть инициативой, благодаря которой эффект становится более действенным. Инициативность означает руководящую роль в каких-либо действиях: предприимчивость, способность к самостоятельным активным действиям. Поэтому одной из важных задач является управление инициативой в деловом общении. Наиболее эффективным способом ее проявления служит оперативность, под которой понимается способность решительно взять в свои руки и вести наиболее сложный этап делового общения, например: вступление в контакт, показывая тем самым партнеру уверенность в успешности начатого дела.

При этом следует уделить особое внимание содержательной стороне высказывания и предмету разговора, побуждающих к началу, продолжению или прекращению темы. Интенсивность перехода от организационных процедур, таких как: приветствие, пожатие руки и т.п. к профессионально-ориентированному общению и оперативность в достижении типологического единства с партнером по коммуникации предполагает прежде всего, постановку задач и вопросов, способствующих в начальный момент мобилизации коммуникантов.

В деловом общении на иностранном языке взаимодействие участников и система их отношений носит стандартизированный национально- стереотипный характер. Вступая в деловой контакт, партнеры являются не только представителями некоей социальной категории, носителями языка и культуры определенной страны, региона. В каждой лингвокультурной общности есть свои правила, ритуалы и нормы поведения. Так, характеру этих высказываний присуще широкое использование средств убеждения, фактов как способов аргументации, редуцированность речи, минимизация эмоционального воздействия в момент принятия решения, использование средств экспрессивно-эмоциональной оценки.

Деловому общению присущи нормативные социальные ситуации, так как они происходят в официальных структурах общества, в которых известны роли коммуникантов и иерархия связей. Они могут и не знать имен друг друга, но знают ролевые атрибуты и, следовательно, возможности партнера. По признаку соблюдения социальных (этических) норм социальные ситуации являются санкционируемыми, где общение происходит с соблюдением всех (этических) норм. Определяющим при выборе

языковых средств является тональность общения, которую можно считать обобщенной формой проявления этических правил поведения личности.

Практика преподавания профессионально ориентированного английского языка студентам старших курсов юридических факультетов, специализирующихся в изучении международного права и права зарубежных стран показывает, что во время чтения аутентичных текстовых материалов студенты испытывают значительные трудности.

Это связано с тем, что, во-первых, на начальном этапе обучения языку на младших курсах студенты читают адаптированные тексты, а в дальнейшем им приходится иметь дело с трудными в смысловом и содержательном плане неадаптированными текстами Переход от чтения адаптированных текстов к неадаптированным юридическим текстам является сложным, так как рецептивные лексические и грамматические навыки чтения, функционирующие при данных видах чтения – не идентичны.

Во-вторых, несовершенство навыков, а также недостаточный уровень развития умений в чтении неадаптированной юридической литературы заключаются еще и в том, что из-за отсутствия личного профессионального опыта студентам не хватает знаний о культуре, традициях, обычаях и правовых системах зарубежных стран.

В-третьих, анализ учебных пособий, предлагаемых к использованию на занятиях по иностранному языку в высших учебных заведениях, позволяет сделать вывод о том, учебные пособия не учитывают современные достижения методической науки, а также не в полной мере отражают реалии современной жизни как в нашей стране, так и в стране изучаемого языка. При этом при составлении учебных пособий для студентов юристов, изучающих английский язык, не всегда учитывается, что правовые системы англоязычных стран (США, Канада, Англия, Австралия и др.) принадлежат к англо-саксонской (англо-американской) правовой системе (семье «общего права»), в то время как правовую систему Российской Федерации, как правило, относят к романо-германской правовой системе (семье «континентального права»). Это приводит к несовпадению содержания многих юридических терминов, понятий и определений. Данной проблеме уделяется большое внимание со стороны зарубежных ученых (Геральд Рене де Гроте, 2002, Рене Давид, Камилла Жоффре-Спинози, 1999, Джон Доунз, 2001), в то время как в отечественной научной литературе эти вопросы рассматриваются только узким кругом юристов-международников (В. И. Евинтов, 1981, И. И. Лукашук, 1997, А. Б. Венгеров, 1999.)

Вместе с тем, учебные пособия не содержат соответствующих упражнений, направленных на обучение правильному пониманию и толкованию правовой лексики при чтении текстов по специальности. В качестве основных тематических текстов часто предлагаются лишь отрывки из оригиналов различных нормативно-правовых документов. Не решена также проблема отбора текстового материала с целью обучения профессионально ориентированному чтению. В первую очередь это касается отбора аутентичных текстов, т. к. понятие текстовой аутентичности трактуется сегодня неоднозначно.

Список литературы:

[1] Лаврененко М.М. Коммуникативная компетенция как цель обучения студентов младших курсов юридических факультетов. / Материалы международной научно-методической конференции «Языки мира и мир языка». М.: МГОПУ, 2004. – С. 21–22.
[2] Лаврененко М.М. Профессионально-направленное обучение студентов юридического профиля. // Вестник «Филологические науки» №1, – М.: МГОПУ, 2004. – С. 41–42.
[3] Мицич П. Как провести деловую беседу. – М.: Экономика, 1997. – 167 с.
[4] Остин Дж. Слово как действие. Новое в лингвистике. Вып.17 М.: Прогресс 1992. с. 22–29.
[5] Пассов Е.И. Коммуникативное управление. Пособие для преподавателей. М.: Просвещение 1987. – 271 с.
[6] Розенбаум Е.Н. Основы обучения диалогической речи на языковом факультете педагогических вузов. М.: Просвещение 1975-268с.

[7] Романов А.А. Грамматика деловых бесед – Тверь: Печатное дело, 1995. – 57с.
[8] Словарь англо-русских терминов гражданского и гражданско-процессуального права / Под ред. Л.Б. Ткачевой – Омск –ОГУ – 2003. – 623 с.
[9] Федорова Л.М., Никитаев С.Н., Лаврененко М.М, Английский язык. Учебно-методическое пособие для студентов юридического факультета. М: МГОПУ, 2002. – 69 с.

THE PECULIARITIES OF TEACHING PROFESSIONALLY-ORIENTED COMMUNICATION TO LAW STUDENTS

O.I. Koval

Keywords: *professionally-oriented communication, jurisprudence, foreign language, higer education*

The article takes a look at the professionally-oriented communication technologies in higher pedagogical education system and person-oriented conception in frames of professional education. The author researches the conditions of teaching professionally-oriented communication of law students in a foreign language, approaches to teaching law terms, peculiarities of teaching business communication, difficulties in reading authentic texts.

УДК 378:34

Е.А. Колодкина, *Директор культурно-досугового центра*
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ОРГАНИЗАЦИЯ КУЛЬТУРНО-ДОСУГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЮРИДИЧЕСКОМ ФАКУЛЬТЕТЕ ВГАВТ

Ключевые слова: *досуг, личность, внеучебная работа.*

В статье рассматриваются вопросы организации досуга с точки зрения развития личности.

В современном мире востребованы не только профессионалы в своей области, но и грамотные управленцы, имеющие свой оригинальный взгляд на происходящее вокруг, способные правильно строить работу в коллективе, привлекать креативные идеи в решении той или иной проблемы.

Проблема формирования творческой личности студента особенно актуальна для студентов юридического факультета нашего вуза, выпускники которых свою профессиональную деятельность будут осуществлять, работая с людьми и для людей.

Выбирая вуз, многие обращают внимание на то, как учат, кого выпускают и чем интересна студенческая жизнь. Я руковожу культурно-досуговым центром, основной деятельностью которого является работа со студентами во внеучебное время. Поэтому основная задача центра – творческое развитие личности и поддержка талантливой молодежи. Студенчество – это особая социальная категория, специфическая общность людей от 16–25 лет. Это группа населения, отличающаяся наиболее высоким образовательным уровнем, активным потреблением культуры и высоким уровнем познавательной мотивации.

Студенческая жизнь даёт широкий простор для развития творческого потенциала студентов, позволяет внести в систему творческой деятельности такой элемент, как импровизация.

Учеба и развитие творческих начал, к счастью, дополняют друг друга. Главное научиться правильно распоряжаться своим временем.

Импровизация – это внутренняя свобода человека, основанная на действенном воображении. Её необходимо развивать в студентах с самых первых курсов обучения.

Специфика импровизации как активнейшего вида творчества заключается в том, что студент, передает своё индивидуальное отношение никого не повторяет, а создаёт совершенно новый продукт творчества.

Культурно-досуговый центр (далее – КДЦ) ведет свою деятельность по нескольким направлениям:

1. Эстетико-художественное (Занятия студентов в творческих студиях и коллективах).

Клуб выходного дня – каждое воскресенье проводятся занятия школы гармонического образования.

На базе КДЦ работают студии художественной самодеятельности:

– вокальная студия;
– обучение игре на гитаре;
– театр-студия «Алый парус»;
– КВН-движение;
– студии хореографии (брейк данс и хип-хоп);
– студия технического обеспечения;
– малые инициативные группы (МИГи): фотообъединение и студия видеотворчества.

2. Работа над развитием студенческого клуба – как самоуправляемой организации.

Студклуб является основным организатором культурно-массовых мероприятий, проводимых в стенах академии и за ее пределами. Студклуб является визитной карточкой вуза на всех уровнях – это приятно отметить. Это самое многочисленное и творческое объединение, действующее в интересах студентов и руководимое студентами. Студклуб – это ребята, которые занимаются в студиях – творческий потенциал. Клуб участвует в организации мероприятий, формирующих корпоративную культуру студентов академии.

Для реализации и проявления творческих и организаторских способностей студентов, мы с ребятами очень тщательно разработали структуру. Это такие мероприятия как: День знаний «Посвящение в студенты», Международный день студентов, праздник Татьянин день. Например: Новый год, День Святого Валентина, конкурсы Мисс и Мистер ВГАВТ, новогодние вечера, ежегодные встречи-концерты для ветеранов ВОВ, рок-фестивали». Наиболее полно творческий потенциал студентов реализуется в межвузовских играх КВН и на фестивале искусств «Студенческая весна».

3. Участие творческих коллективов академии в конкурсах и фестивалях на различных уровнях.

КДЦ – это то место, куда стремятся все творческие люди академии и часто остаются в нём после окончания вуза, а студенческий клуб представляет широкий спектр коллективов по интересам, тем самым, предоставляя студентам свободу выбора, общение и творческое взаимодействие, востребованность талантов и умений.

Именно при студенческом клубе, сложился тот творческий актив, который проводит праздники, фестивали, конкурсы, встречи и прочее. В этот актив входят представители различных факультетов, а также аспиранты и выпускники вуза. Творческая группа актива занимается написанием сценариев, режиссурой, постановкой, проведением мероприятий, существуют свои администраторы, художники, оформители, музыканты.

КДЦ отвечает за проведение в академии традиционных мероприятий: шоу-конкурса первокурсников «Минута славы» (в котором принимают участие первокурсники всех факультетов, новогоднего концерта и карнавала, праздников, «День

знаний, «Мисс и Мистер ВГАВТ», «День открытых дверей», «Сказку-детям», концерты для ветеранов. Фестиваль «КВН ВГАВТ» и др.

К мероприятиям, которые устраивают студенческие организации факультетов ВГАВТ главным образом относятся «День Первокурсника».

За последние годы в академии особенно наблюдается подъем творческой активности студентов. Защищая честь академии, студклуб является постоянными участником и призером областных, городских и межвузовских, всероссийских мероприятий и Международного фестиваля что, несомненно, способствует повышению статуса академии среди российских вузов.

Культурно-досуговую деятельность не стоит недооценивать, т.к. практикой доказано, что она дает хороший практический опыт:

– участие в студклубе помогает получать и развивать бесценные коммуникативные навыки, умение работать в коллективе;

– переключение с учебы на другой вид деятельности стимулирует работоспособность, помогает планировать свое свободное время, расширяет кругозор;

– у студентов вырабатывается самостоятельность, навыки руководящей деятельности, способность к самореализации;

– вырабатывается стрессоустойчивость и командный дух;

– для иногородних занятия в творческих студиях особенно важны. Когда нет рядом друзей детства и родителей занятия в студклубе – лучший способ восполнить дефицит общения.

4. Методическая и организационная помощь факультетам в организации культурно-массовых мероприятий воспитательного характера.

Администрация вуза и факультета создает все условия для обеспечения яркой и разнообразной жизни. На юридическом факультете есть все возможности не только получать фундаментальные профессиональные знания, но и заниматься общественной, творческой деятельностью.

Цель культурно-массовой и творческой работы на юридическом факультете – обеспечение системы мероприятий, проведение которых позволяет создать благоприятные условия для организации свободного времени студентов, их отдыха и повышения духовно-культурного уровня, а также поднять на более высокий уровень самодеятельность, художественное творчество, привлечь к активной внеучебной жизни большую часть студентов.

Мы уверены, что для успешной социализации необходимо заниматься не только научной, но и общественной деятельностью. Студенты всех курсов нашего факультета стремятся быть первыми во всем, являются активными участниками и организаторами культурно-массовых мероприятий не только внутривузовского и городского, но всероссийского и даже международного уровня.

FREE-TIME ACTIVITIES AT THE LAW FACULTY OF THE VOLGA STATE ACADEMY OF WATER TRANSPORTATION

E.A. Kolodkina

Key words: *free-time activities, personality, extra class activities.*

The article is devoted to the questions of organization of free-time activities from personality development point of view.

УДК 378: 371

Е.А. Коломейченко, *старший преподаватель ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА СТУДЕНТОВ ЮРИДИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА В УЧЕБНОМ ПРОЦЕССЕ

Ключевые слова: *самостоятельная работа студентов, высшее образование, юриспруденция*

В статье анализируется самостоятельная работа студентов юридического факультета. Подробно рассмотрены направления в организации самостоятельной работы студентов. Делается акцент на особенностях изучаемых категорий. Сделан вывод о том, что самостоятельная работа студентов представляет собой сложный процесс, состоящий и нескольких компонентов.

Самостоятельная работа студентов – это органическая часть всего учебного процесса, актуальная проблема совершенствования вузовской подготовки юристов[1].

Организация самостоятельной работы студентов предполагает два назначения.

1. Самостоятельная, мыслительная работа студентов в процессе труда на лекциях, практических и семинарских занятиях под руководством преподавателя.

2. Деятельность студента, осуществляемую в соответствии с учебным планом во внеучебное время (работа с книгой, конспектирование первоисточников, обработка лекционных записей и др.).

С активизацией самостоятельной работы студентов прежде всего связана лекционная деятельность преподавателя. Лекция относится к числу наиболее важных форм учебного процесса.

Исключительную значимость имеют лекции для начинающих студентов-первокурсников. Практически с записи лекций начинается их самостоятельная работа. Студенты должны вести конспект, быть не пассивными слушателями, а активно воспринимать лекционный материал. Однако научиться правильно записывать лекцию не так просто. Поэтому на преподавателя ложится большая ответственность в организации самостоятельной работы первокурсников. Их необходимо научить не просто внимательно слушать лекцию, а улавливать, выделять, понимать и запоминать основные мысли лектора. Этому помогают паузы, интонация, иные приемы, с помощью которых в ходе лекции подчеркиваются главные положения.

Уже на первом курсе это пробуждает – творческие силы, познавательные возможности, способности студента. «Усвоение одних лишь готовых знаний, – подчеркивает П.Ф. Лесгафт, – ... не дает еще возможности развернуть личную энергию, не допускает никаких творческих проявлений лица»[2].

На втором и последующем курсах вуза активизация самостоятельной работы студентов на лекциях может быть связана с поисками способов проблемного подхода к обучению. Основная их задача – развивать творческое мышление. В методической литературе на этот счет даются обоснованные рекомендации.

Необходимость этого обусловливается в наши дни тем, что прочными и глубокими знания можно считать лишь тогда, когда обучающийся ясно и в достаточной сте-

[1] См.: Научно-методические проблемы совершенствования вузовской подготовки юристов. Н. Новгород. Изд-во ННГУ, 1999; Материалы Всероссийской конференции «Юридическое образование» // Государство и право. 2001. № 3. С. 112–118.

[2] Лесгафт П. Ф. Избранные педагогические сочинения Т. 1. М., 2001, С. 252.

пени детально усвоил существенные признаки изучаемого явления, может эти признаки перечислить, описать, отделить друг от друга. При этом важно, чтобы он не только видел элементы сходства изучаемого явления с другим, но и прослеживал их связи друг с другом. Следовательно, любая полноценная лекция будет содействовать активизации самостоятельной работы студентов, если она включает не только определенную сумму знаний, но и ставит вопросы, задачи, развивающие творческое начало в получении знаний.

Большое влияние на данный процесс могут оказать преподаватели на семинарских (практических) занятий. По своей направленности семинары (практические занятия) непосредственно связаны с теми элементами учебного процесса, которые обеспечивают закрепление, расширение, углубление и систематизацию знаний, полученных на лекциях, а также в результате самостоятельной работы над литературными источниками (учебно-методические пособия, законодательные тексты и др.).

Семинарские занятия носят многоцелевой характер. Они призваны связывать теоретические положения с практикой, развивать самостоятельную работу студентов, контролировать ее и т. д.

Наиболее существенными компонентами организации самостоятельной работы студентов применительно к рассматриваемому виду обучения являются: 1) создание методических пособий, планов семинарских и практических занятий, отвечающих современным методическим требованиям; б) формирование у студентов интереса к предмету; в) правильная организация самой процедуры проведения семинарских (практических) занятий; г) постоянный контроль и требовательность со стороны руководителя семинара (практических занятий); д) воспитание у студентов целеустремленности, высокого чувства ответственности.

Рассмотрим отмеченные направления в организации самостоятельной работы студентов более основательно.

1. В организации самостоятельной работы студентов большое значение имеет создание качественных методических пособий, планов семинарских и практических занятий. Известно, что при подготовке к занятиям, а также на самом семинаре (практическом занятии) студенты руководствуются планом, разработанным кафедрой.

План семинара не должен быть громоздким. Количество вопросов на занятиях не должно превышать трех-четырех. Возможность перегруженности семинара ведет к спешке рассмотрения обсуждаемой темы, затрудняет возможность живой беседы, дискуссии, к снижению качества семинарского занятия.

Вопросы плана должны ставиться кратко, четко и ясно, вызывать у студентов необходимость творческой самостоятельной работы, пробуждать интерес к изучению рекомендованной литературы. По своей формулировке они не должны воспроизводить дословно соответствующие параграфы учебника. Такой подход ориентирует студентов на самостоятельную работу, в связи с чем они не стараются пересказывать содержание параграфов учебника, меньше к нему «привязаны».

Существенно также включение в планы семинаров (практических занятий) отдельных вопросов, которые невозможно осветить без изучения рекомендованной литературы. Именно это будет нацеливать студентов не к простому воспроизведению учебного материала, а на поисковый подход к изучению учебной литературы, побуждающий к самостоятельному анализу и обобщению. Следовательно, составление подобной учебно-методической документации – это необходимый и ценный ресурс активизации самостоятельной работы студентов.

2. Эффективность самостоятельной работы обучающихся зависит от их интереса к предмету, от отношения к нему[1]. Действительно, один результат наступает тогда,

[1] Леонардо да Винчи (1452-1519 гг.), гениальный итальянский мыслитель эпохи Возрождения, писал: «Так же, как поглощение еды без удовольствия превращается в скучное питание, так занятие наукой без страсти засоряет память, которая становится неспособной усваивать то, что она поглощает» (Леонардо да Винчи. Избранное. М., 2000. С. 12.)

когда побудительной силой студента является только стремление получить положительную оценку (пусть даже тройку), другой – когда студентом движет интерес к науке, предмету. Интерес, выступая как внутренний стимул самостоятельной работы, мобилизует все ранее полученные знания, побуждает к приобретению новых.

Разумеется, высокие требования предъявляются в этом случае и к преподавателю. Его личностью во многом обусловлен интерес к предмету: насколько широко преподаватель образован и методически опытен, как относится к своему делу и к студентам, хорошо ли подготовился к семинару (практическому занятию), с каким настроением ведет занятия, тактично ли влияет на каждого и др.

Наиболее значим в повышении интереса студентов к предмету – проблемно-поисковый тип обучения. Если, скажем, на семинарских занятиях по теории государства и права предложить студентам не просто охарактеризовать такие ключевые понятия, как «система права», «система законодательства» и «правовая система», но и предложить им сопоставить и «развести» их, то такой подход, безусловно повышает внимание к теоретическим проблемам данной дисциплины, их сложности, неординарности. В таких условиях необходимо думать, сопоставлять, анализировать ранее полученные знания, чтобы на их основе сделать правильные выводы.

3. Правильная организация проведения семинарского (практического) занятия имеет существенное значение для активизации самостоятельной работы студентов.

Известно, что семинарские (практические) занятия в сравнении с другими формами обучения должны обеспечить более высокий уровень усвоения материала. Они призваны развивать у обучающихся самостоятельность мышления, умение делать выводы, прививать навыки публичного выступления и др.

Успех в решении этих задач во многом зависит от профессиональной подготовки преподавателя, знания им методики (процедуры) проведения семинарского (практического) занятия.

Существуют достаточно разнообразные (методические приемы построения занятий. Выбор соответствующей формы (проведения семинара зависит от множества обстоятельств. К ним можно отнести, в частности, состав группы, особенность выносимой на обсуждение темы, научную квалификацию и опыт руководителя занятий и др.

Способ свободного опроса и реферативно-докладной метод являются двумя основными формами, которые наиболее часто используются при проведении семинарских занятий по юридическим дисциплинам.

Вместе с тем структура занятий в общем одинакова (вступительное слово преподавателя, собственно, практическая часть, заключение). Разнообразие возникает за счет основной части, которая может включать доклады, рефераты, контрольные работы, дискуссии и др.

При проведении рассматриваемой формы занятий особенно важно осуществлять дидактические принципы самостоятельности студентов. Это означает, что семинарское (практическое) занятие должно быть прежде всего практикой для студента, а не для преподавателя, и если преподаватель на семинарском занятии говорит больше, чем студенты группы, – это явно ухудшенный вариант лекции, а не семинар.

Некоторыми особенностями отличается организация самостоятельной работы студентов первого курса во время проведения семинарских занятий. Здесь важно уделять внимание не только показу специфики самостоятельной работы в области той или иной научной дисциплины, методики работы с литературой, но и проявлять особую чуткость по отношению к начинающим студентам. Иногда достаточно одного резкого критического замечания руководителя семинара, чтобы у многих студентов, в том числе и тех, кто не был объектом критики, пропало желание выступать. В распоряжении преподавателя имеется достаточно средств управления ходом занятия, не затрагивающих самолюбия студентов. Он никогда не должен забывать, что учебно-воспитательный процесс – это прежде всего область человеческих от-

ношений[1]. Такт преподавателя побуждает студентов учиться, приобретать новые знания.

Важным с методической точки зрения представляется вопрос о том, в какой форме следует проводить опрос слушателей. Некоторые преподаватели отдают предпочтение добровольным выступлениям участников семинара. Такой метод проверки знаний не всегда достаточно эффективен, поскольку не позволяет выявить тех слушателей, которые не готовы к занятию вообще.

При обсуждении той или иной темы у студентов нередко возникают вопросы, требующие пояснений преподавателя. В таких случаях руководителю не следует самому спешить с ответом. Желательно вначале заслушать мнение участников семинара. Такой прием содействует самостоятельной работе студентов. Он позволяет выяснить, умеют ли слушатели без помощи преподавателя разобраться в возникшем вопросе и, самое главное, принять по нему правильное решение. И только убедившись в том, что сама группа не в состоянии найти правильного ответа по возникшему вопросу, исчерпывающий ответ дает руководитель семинара.

В любом случае семинар, – практическое занятие, независимо от используемой формы, должны быть школой научной мысли, той формой занятий, где студенты практически овладевают правильной методологией, оттачивают свою мысль.

4. Самостоятельная активная работа студентов на занятиях во многом зависит от умения, способности преподавателя поддерживать в группе творческий накал, внимание, активность.

В этой связи целесообразно иногда первое слово предоставлять не тем студентам, которые проявили желание выступить (это, как правило, сильные студенты), а, напротив, слабому или менее активному участнику семинара. В этом случае дополнение делают более подготовленные студенты, и активность группы в целом возрастает.

Оправдан также вызов время от времени тех слушателей, которые уже выступили по какому-либо вопросу на данном семинаре (практическом занятии). Это необходимо по двум соображениям. Во-первых, потому, что отдельные студенты вместо изучения всего материала готовятся только по одному – двум вопросам, по которым выступают по собственному желанию. Во-вторых, потому, что некоторые из них, выступив, перестают затем интересоваться ходом занятия, не слушают выступления других. Занятия утрачивают в их глазах всякую привлекательность. Это означает, что возможность повторного вызова побуждает студентов к изучению всей темы, быть внимательным ко всему тому, что делается и происходит на семинаре.

Контроль подготовки студентов к семинарам, учет их самостоятельной работы и текущей успеваемости дают возможность увидеть в ходе семестра пробелы, отставания, упущения и своевременно исправить положение. Особая роль принадлежит преподавателю в выборе такой формы занятия, при которой бы ни один из студентов группы не остался без внимания. Прежде всего это касается нерадивых студентов, которые нередко присутствуют на занятиях с «обликом нежных мечтателей», но как следует не работают.

Таким образом, организация самостоятельной работы студентов представляет собой сложный процесс. В данной статье рассмотрены лишь некоторые моменты, касающиеся роли преподавателя в решении этого вопроса вузовской жизни.

Список литературы:

[1] Научно-методические проблемы совершенствования вузовской подготовки юристов. Н. Новгород. Изд-во ННГУ, 1999; Материалы Всероссийской конференции «Юридическое образование» // Государство и право. 2001. № 3. С. 112–118.

[1] См.: Нравственные основы теории государства и права (Материалы международной научной конференции) // Государство и право. 2005. № 8. С. 91–92.

[2] Лесгафт П.Ф. Избранные педагогические сочинения. Т 1. М., 2001, С. 252.
[3] Леонардо да Винчи. Избранное. М., 2000. с. 12.
[4] Нравственные основы теории государства и права (Материалы международной научной конференции) // Государство и право. 2005. № 8. С. 91–92.

OUT-OF-CLASS WORK OF LAW STUDENTS IN THE LEARNING PROCESS

E.A. Kolomejchenko

Keywords: *out-of-class work of students, higher education, jurisprudence*

The article gives an analysis of out-of-class work of law students. Various approaches to organizing out-of-class work are highlighted. The peculiarities of the categories under study are emphasized. The conclusion is made that out-of-class work of students is a complex process including several components.

УДК 346.26

***С.О. Костяков**, преподаватель ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ИННОВАЦИИ В ПРЕПОДАВАНИИ ПРАВОВЕДЕНИЯ: ПРОСВЕТИТЕЛЬСКИЙ И КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Ключевые слова: *правовое образование, правовая культура, право, юриспруденция*

Статья посвящена современным подходам к пониманию и преподаванию права в современной России

В начале третьего тысячелетия российское научное и образовательное правовое сообщество столкнулось с проблемой[1], разрешить которую прежними средствами стало невозможно. На карту поставлен вопрос сохранит ли Россия свой status quo? Сможет ли общество и государство преодолеть кризис, выйти на инновационный путь развития, модернизировать – обновить и гуманизировать общественные отношения, ибо только так возможно дальнейшее обеспечение достойной жизни и свободного развития человека, т.е. реализация социальной цели Российского государства, заложенной в ст.7 Конституции РФ.

Сегодня некоторые считают, возникшие вопросы и трудности на пути развития общества и государства социальными, другие – экономическими, третьи, что они носят психологический, управленческий или организационный, характер. Но мало кто взглянул на эти проблемы именно с правовой точки зрения. В праве видят только инструмент и механизм проведения политики, *но не основу для разработки и реализации политики, направленной на удовлетворение потребностей каждого человека.*

Проблема здесь не столько в осмыслении права как ценности, не в пренебрежении правовыми ценностями как таковыми, хотя оба этих взгляда на право заслуживают самого пристального внимания, и таковое действительно в последнее время уделяется

[1] Слово «проблема», проблематичный подразумевает, что нечто, представлявшееся абсолютно ясным предыдущему поколению, теперь раскрывается по новому, в нем можно прозреть глубину мысли, которая требует нового подхода, нового осмысления».

этому аспекту научным правовым сообществом, – проблема в выработке раскрытии, а подчас *открытии права* (выделено мной С.О. Костяков) в его системной сущности, его природе.

Для этого необходимо, постичь истинную природу, а здесь мы не обойдемся без опоры на новые научные парадигмы, в том числе и в естествознании. Для преодоления этой пропасти потребуется нетривиальный подход и взгляд на право, одновременно соединяющий теорию, философию и историю, способствующий не столько пониманию, осознанию и познанию права, сколько его *постижению и осмыслению*.

Потребность в новом осмыслении права коренится в смыслополагающих концептуальных вопросах человеческого бытия. Ценности теснейшим образом связаны с понятием смысла, смысла человеческой жизни, смысла нравственности и права. А если речь идет о ценностях, то мы не можем обойти вниманием философский аспект. Но если рассматривать философский аспект права, то его нельзя оторвать от исторического процесса.

В результате получается, что теория, философия и история неразрывно связаны. Так почему же мы рассматриваем их в праве, разделяя? Почему отделяем публичное и частное, почему в тоже время не можем отделить «зерен от плевел», не можем найти отличие власти и права, этики и морали, идеологии и мировоззрения? Мы просто привыкли все «делить», «сравнивать», «сопоставлять», мы очень легко определяем функции, свойства, характеристики, черты, но гораздо труднее нам даются признаки, контексты и смыслы, а когда начинаем говорить об истине, то тут вообще наступает полное неведение.

О чем здесь речь? Почему я говорю о концепте, хотя это категория лингвистической, а не правовой науки. Но в том-то и дело, что право не может быть оторвано от языка, и прежде всего того, на котором этот ноумен был зачат и рожден, а именно латыни. Именно в Риме, и никто с этим не спорит, *родилось Право*.

Но что вызвало его рождение, какие предпосылки, чем обусловленные, какова природа этих условий? На все эти вопросы может дать ответ, предлагаемый концептуальный подход, требующий единства историко-философской и теоретической правовой науки.

Сегодня в рамках высшего профессионального *образования, следует особое внимание уделять культуре преподавания,* что требует новых подходов и методологий, в том числе в сфере преподавания правоведения.

Такая культура, органически *сочетающая в себе обучение и воспитание*, развитие профессиональных *навыков и личностных качеств* молодежи, является важнейшей составляющей образовательного процесса, ибо *побуждает студента к творческому овладению знаниями*, в силу своего социального предназначения требует постоянного внимания и поддержки со стороны общества и государства

И первую, ведущую роль в этом процессе должны играть именно юристы, т.к. именно они *«Iuri operam» – творящие право* должны, прежде всего, знать: «*unde nomen iuris descendat». – откуда берет начало название юрист.* И понимать, знать и помнить, что: *«Est autem a iustitia appellatum:nam, ut eleganter Celsus definit, ius est ars boni et aequi”*[1] – Оно апеллирует к правосудию, ибо по прекрасному определению Цельса, *право есть искусство доброго и справедливого.*

Но именно здесь заключается *еще одно предназначение юристов – правоведов*, нести доброе, справедливое и вечное людям, ибо само слово «prudentio»[2] есть *благое должное начало*, без которого, жизнь человека и общества превращается в «войну всех против всех», независимо от профессии и специальности.

В наше время юриспруденция как система правовых знаний стала привлекатель-

[1] Дигесты Юстиниана. – М.: Статут, 2008. Т.1. – С. 87.
[2] Переводится, как «благоразумие», а не просто «разумное отношение, действие».

ной и необходимой не только юристам, но и всем другим специалистам, руководителям, стремящимся продуктивно работать в новых условиях.

Новое время и новые обстоятельства побуждают многих к получению знаний основ права, правовая подготовка стала необходима везде: на работе, в быту, в решении имущественных или земельных вопросов, в страховом, банковском деле, в любом корпоративном управлении. Современные специалисты, руководители, да и каждый гражданин не могут решать возрастающие и усложняющиеся проблемы без правовых знаний.

Именно поэтому, сегодня назрела необходимость качественного изменения содержания преподавания правоведения, переориентация его на развитие творческих навыков, при формировании и развитии в студентах духовно-нравственных начал, воспитания из них личностей, ответственных граждан своей страны, развития у них чувства искренней любви к Родине и уважения к человеку, его правам и свободам. Очевидно, что деятельность по формированию сообщества, подготовке профессионалов для работы в специфической политико-правовой сфере общественной жизни имеет принципиальное значение для всей социально-экономической системы общества, для формирования у граждан правосознания, правовой культуры и построения гражданского общества.

Осознавая это ученым и преподавателям, справедливо указывающим на некую «исключительность» юристов напомнить, что студенческие годы – это время, когда формируется мировоззрение мировосприятие, определяющее дальнейшую жизнь человека. В этом возрасте формируется ценностно-мировоззренческая картина мира, ценностно-ориентированная общечеловеческая позиция, ибо именно в эти годы человек учиться себя позиционировать, определять своё положение, среди себе подобных.

А такое положение может быть двояким: либо униженно-приклоненное – рабское подчиненное, по принципу «чего изволите…»; либо уважительно-достойное – свободное, правое по принципу «честь имею…».

Многие ученые считают, что сегодня в период формирования в России демократического, правового, социального государства, укрепления законности и правопорядка надо обратить внимание, прежде всего, на формирование «правового сознания» указывая в качестве критерия такого сознания «уважение к закону и праву».

Другие, говоря о правосознании, ссылаются на требования к образованию, определяя «профессиональное правосознание», как одну из «коллективных форм» общественного сознания[1], а также как систему правовых взглядов, знаний и даже чувств, оценочных ориентаций, которые требуют специальной образовательной и практической подготовки[2]. В научной литературе отмечаются характерные черты и свойства, такие как компетентность, ориентация на реализацию правовых норм, и только некая сумрачная связь с идеей справедливости.

Ученые правоведы считают, что субъекты, обладающие юридическими профессиональными знаниями должны обладать специализированным и детализированным знанием действующего законодательства, умением и навыками его применения.[3]

Будущим профессионалам особенно важно знать, а для этого требуется с уважением относиться к полученным знаниям, и прежде всего, осознавать ведущую роль права – как важнейшего социального регулятора общественных отношений, и формировать в себе правовую культуру, способствующую постижению права и овладению правовой парадигмы и правовым мышлением, в противоположность иной властвующей парадигме, догматическому и ограниченному сознанию.

---

[1] Курлаева Е.И. Юридическое образование и профессиональное сознание юристов: дис. … канд. юрид. Наук. 12.00.01. – М., 2005

[2] Соколов Н.Я. Профессиональное правосознание юристов / Н.Я. Соколов // Москва: Наука – 1988. – С. 12.

[3] Там же, С. 67

Для овладения правом с точки зрения «разумности», лишенного начал добросовестности и справедливости достаточно определять понятия, перечислять признаки, раскрывать содержание понятий с помощью критического (судящего) мышления, опираясь на правовые категории. Именно в этом случае и проявляется «усмотрение», «толкование», «обоснование», выражаемой парой «законность и целесообразность».

Так у нас преподают сегодня право в большинстве высших учебных заведений, на этом основаны почти все учебники по правовым дисциплинам. Правом овладевают как «предметом», право используют как «средство», его производят как «продукт»: разумно, достаточно, обосновано. Все это и находит отражение в различных правовых актах, в том числе и в судебных решениях. При ведении судебного «процесса», в судопроизводстве нет места «творению и откровению», нет цели установления «истины», а есть «обоснование законности решения», т.е. фактически «прикрытие законом» неблаговидности принятого решения, в чем успешно подвизается вся судебная система, особенно на низшем уровне.

Этот порядок именуется «правопорядком», это судилище именуется «правосудием», и все это с опорой на юридическую науку. Защищаются диссертации, принимаются законы, плодятся многочисленные учебники, при этом все считают, что так и «должно быть» и ничего иного «быть не может». Такой подход с опорой на такие методы познания, объясняется отрывом права от морали (нравственности) и духовности, что позволяет «извращенные нравы», подчас просто порочные по своей природе закреплять в законах и «отстаивать» в судах, игнорируя требования «добросовестности и справедливости». Воспитывать в человеке раболепие (оправдание рабства) и присмыкание перед власть имущими, страх перед неизвестным, боязнь ответственности, что порождает правовой нигилизм, неверие, обреченность и уныние в обществе, прививает чувство безысходности.

Человек в результате утрачивает смысл жизни, он ищет «забвения», и находит его в страсти накоплять и потреблять, производить и обменивать.

Фактически именно на воспитание и обучение такого производителя и потребителя нацелена наша «современная» система образования. А для поддержания «порядка» в таком обществе только и требуется культивирование страха перед наказанием и боязни ослушания, и, следовательно, уход любым способом от ответственности. Граждане при таком «правопорядке» находятся, и должны находиться под постоянной опекой и попечительством «власти», а для поддержания такого «образа жизни» нужны воспитатели, а не учителя, надсмотрщики, а не помощники, начальники, а не советники.

Такой системе и нужны «минимальные образовательные стандарты», определяющие что знать – это иметь компетенции ограниченные, минимальные достаточные, чтобы работать и приносить прибыль; уметь – это иметь навыки ограниченные и достаточные чтоб применять навыки и использовать компетенции, опять же обеспечивая получение прибыли или статусной ренты вышестоящим.

И только в третьем разделе, как бы в дополнение говориться о неких предполагаемых, но необязательных, а желательных творческих способностях, их развитии и совершенствовании.

Таков сегодняшний государственный образовательный стандарт высшего образования. Достаточно этого для поддержания «правопорядка» и соблюдения «законности»? Думаю, да. А для обеспечения «достойной жизни и свободного развития» человека? Уверен, что Нет!

Думаю, многие это понимают, но никто не пытается хоть что-то изменить. И этому есть объяснение. Ведь так спокойней, выгодно и угодно «власть» предержащим и владельцам «капиталов», захваченных в начале 90-х годов в результате «приватизации». Номенклатуре же так удобно и выгодно, ибо она как и «бизнесмены» направ-

ляют своих отпрысков учиться за границу, где их обучают манипулировать, обманывать, уважать избранных, делать карьеру, т.е. «брать от жизни все».

Если же говорить о самой правовой науке, то юриспруденцию свели сегодня до юридического, т.е. до «судебного» начала[1], тем самым, выхолащивая «дух права», сводя правотворчество и правоприменение к «законодательству», «законоприменению» и к «законосудию».

Нас, ученых и преподавателей такой «образ жизни» не утраивает, такое «элитарное» образование, лишенное просветительского начала, удручает. Мы предлагаем вернуться к «истокам» духовно-нравственной жизни и наполнить право истинным смыслом, переоткрыть его, переосмыслить. Молчать больше нельзя. Мы считаем, право надо постигать, начиная с духовно-нравственных начал, для чего необходимо в корне изменить его преподавание в вузах.

Овладевать наукой юриспруденции, опираясь на иную методологию, подразумевающую, предпосылающую познанию права, постижение и откровение, стяжание его духа и откровение его смысла, т.е. замысла Творца. Каждый раз, начиная преподавать предмет, заново вместе с обучающимися студентами, раскрывать показывать и объяснять предпосылки возникновения, зарождения права не только теоретические, но и исторические и философские, в том числе и религиозные.

Именно для этого насущно необходимо каждому изучающему право усвоить, осознать и осмыслить «право» – как особый, ни на что не похожий институт, истинно социальный и гуманистический по своей природе. Рассмотреть и изучить право как ноумен, концепт, постичь его природное различие от власти, на всех трех уровнях бытия: психического, нравственного и духовного, начав это постижение именно с духа права и откровения его истинного смысла.

Для овладения правовой культурой любой человек должен овладеть методологией, иметь солидную, соответствующую уровню поставленной цели, философскую базу, исторические знания. Ведь именно они, эти последние «две дамы» должны и могут сформировать достойную внутреннюю культуру, которая потом приобретет черты правовой культуры, помогая и способствуя воплощать правовые идеалы в реальной жизни любым гражданином.

Д.А. Медведев почти в каждом из ежегодных посланий, так или иначе акцентировал внимание на вопросах, касающихся правового образования и правовой культуры: «напомню всем…согласно ст. 7 Конституции Российская Федерация это социальное государство, которое обеспечивает свободное развитие человека. Следовательно, ущемление гражданских свобод и действия, ухудшающие материальное положение людей – не только аморальны, но и незаконны. …Конституция утверждает свободу и справедливость, человеческое достоинство не только как общепризнанные ценности, но и как юридические понятия, т.е. придают им практическую силу и поддерживаются всеми ресурсами государства».

Дух права – истина и справедливость, должен быть постигнут правовой наукой и закреплен в правовых актах. Именно этот дух (энергия – действие и мощь) определяет и основные начала – главный принцип Права – автономию воли (самозаконность, самообязанность), т.е. «должное» начало. И это касается *всех* отраслей права (уголовного, административного, налогового и т.д.). А квинтэссенция – истинный Смысл права заключается в мере (полной), единства и равновесия «возможного» и «должного» (прав и обязанностей в правовой норме)! Вот когда любой гражданин и прежде всего юрист, независимо от занимаемого положения будет знать это, тогда и правоприменители и суды перестанут «толковать» право, а будут стремиться установить Истину и достичь Справедливости: когда трактовка будет осуществляется во Благо человека и общества станет возможно и торжество Истины и Справедливости.

[1] juridicus, a, um судебный, присутственный (dies *CTh*): conventus j.

Теперь несколько слов о самом образовании. И ученым и преподавателям необходимо помнить, что для того, чтобы научить человека мыслить, творить и созидать, недостаточно его напичкать «информацией», выдаваемой за знания, а должно научить его как «использовать» эту информацию во благо. А для этого научить человека разрешать противоречия, а не избегать их. Ведь самые чистые истины суть не что иное, как когда-то и кем-то умно разрешенные противоречия[1], чего как раз догматик от образования в научных понятиях не видит, попросту заучивая их как готовые – «непротиворечивые» – штампы, аксиомы, и постулаты, не подозревая об их реальной жизни.

Заучивание и запоминание, подменяемое фактически зазубриванием и задалбиванием, при знаниевом подходе должно уступить место пониманию и умению учиться. При этом *остается за границами стандарта*: какие нужны знания, как, каким образом, с какой целью?

Не говоря уже о том, что при подготовке профессионально компетентных специалистов, использования компетентностного подхода, проявляется студентоцентрированная ориентация образовательного процесса.

Главным инструментом обеспечения приоритетного развития высшего профессионального образования в России, является *Федеральный государственный образовательный стандарт* высшего профессионального образования (ФГОС ВПО) – *нормы, образцы, мерила оценки объекта* стандартизации, закрепляющие цели воспитания и обучения, которые, согласно ст.43 Конституции РФ. отнесены ведению Российской Федерации. Таким образом, ФГОС рассматривается как инструмент контроля за соблюдением права граждан на образование, определяющий обязательный минимум содержания основных образовательных программ, максимальный объем учебной нагрузки обучающихся, требования к уровню подготовки выпускников.

Подобный подход и принципы построения стандарта позволяет вузам разрабатывать как основные образовательные, так и дополнительные программы, с учетом потребностей местного (регионального) рынка труда, научных и образовательных традиций, собственных методических наработок (инноваций).

Вместе с тем сегодня мы наблюдаем и иную тенденцию в образовании, а именно подход на основе компетенций, как базовом принципе Болонского процесса, общеевропейского образовательного пространства. Таким образом, в противоречии с закрепленным в Конституции правом на «образование», нам вместо «знаний и умений», требующих от студента и школьника культуры мышления, формирования личностных качеств, – предлагают «навыки и компетенции», подобные животным и роботам, требующих от «потребителей и производителей», послушания, повторения, запоминания, натаскивания на решение задач.

Главной задачей такого «образования», как указывается в стандартах, является сопоставимость национальных особенностей, при сохранении их «ценностных начал». Вопрос только в том, что будем сопоставлять и оценивать, а главное, каким «образом»? Культуру? Просвещение? Или всего лишь варваров и цивилизаторов – буржуа и индивидуумов, образовательных систем разных стран, и чем будем определять ценность: какой Мерой, – ибо «достоинство» (аксиос) личности, сегодня подменяется «самоценностью» индивида и «ценностью» экономических социальных отношений самих по себе.

Результатом такого «сопоставления» и «сохранения», становится появление в «образовательном» лексиконе слов и понятий: «эффективность» и «конкурентоспособность», выступающих критерием образовательного процесса. Т.е. об «уровне образования» начинают судить с точки зрения «производства»!

В результате «неопределенность» – гипотетичность становиться не началом познания, требующем его «локализации», а его завершением, утверждая принцип реля-

[1] Ильенков Э.В. Истоки мышления; Диалектика идеального. Изд. 2-е, М: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2012, С. 27.

тивизма, доказанного ограничительными теорема К.Геделя, проявляющегося в сущностной оспоримостии и фальсифицируемости всех общеправовых понятий, в соответствии с теорией К.Поппера. Что приводит к тому, что победа «научной» теории», определяется в «конкурентной» борьбе «научных производств», а не на ниве творческих исканий и научных озарений, откровений. В такой ситуации критерии научности, такие как: объективность, универсальность, истинность и достоверность, выхолащиваются, становятся ненужными, ибо из них исчезает дух и смысл:

Объективность, становиться интерсубъективной ментальной конструкцией, приобретающей свои качества «объективности», в деятельности референтной группы по формированию соответствующих социальных представлений (доксы), в конечном итоге, приобретающей независимое от воли и желания индивидов положение, становясь научными понятиями, оторванными от «реальной» жизни общества.

Универсальность (всеобщность, общеобязательность), вытесняется исторической и социокультурной контекстуальностью, сводя весь универсализм к «голой» абстракции: идее необходимости нормативного регулирования общественных отношений, без конкретизации природы этих отношений, и способов, средств регулирования.

Истина трансформируется в теории знака: когерентной (знак к референту, причем без смыслового начала), коммуникативной (значение знака в научном дискурсе) или прагматической (вера в эффективность).

Достоверность научного знания, в результате, упраздняется, ибо в этих условиях, отсутствия истинных критериев, не может быть полной достоверности, есть только достаточность, но нет самих «достоинства и веры», следовательно, о ней можно не говорить или говорить, лишь в определенном контексте с долей вероятности.

Результатом такой эквилибристики подходами, чтобы претендовать на статус «научной», правовая теория или концепция должны учитывать: многомерность (по сути отсутствие «меры истинной»), существование референтной группы (по сути «быть на потребу»), и поддержание ментальных образов в широких массах (по сути «идеологизацию общества, навязывание идей «выгодных» референтной группе).

Некоторые ученые считают[1], что *таковы «объективные» начала постклассической научной картины мира*, и если юридическая наука хочет преодолеть «кризис» в котором она находится, то должна соответствовать этим критериям, ибо «только так она сможет преодолеть состояние методологической неопределенности»[2]

Другие ученые наоборот отмечают, что сегодня мы наблюдаем извращение сути научного познания характерного как раз для западной европейской культуры: стандарты познания уступили место стандартам дискуссии[3], вместо откровения и постижения права, его исследования ученые заняты уяснением споров между различными правовыми школами и направлениями, а не поиском и утверждением Истины. В результате история права, подменяет само право, его теорию[4].

В познании вместо внимания к истине и достоверности (достаточности и достойности веры), которые и определяют «ценность» – оксиоматичность знания, его практическую применимость и прогностичность, – все сводиться к полемике, правильности её ведения, аргументативной оснащенности.

Ведь в познании ученый стремиться к достоверности и истинности «конечного результата», а в полемике – к успешной защите своего тезиса и опровержения доводов (антитезиса) противника.

Но полемика, спор, если потерян «предмет», определяющий её границы допусти-

---

[1] Честнов И.Л. «Стандарты научности и homo juridicus в свете философии права: материалы пятых и шестых философско-правовых чтений памяти акад. В.С. Нерсесяна». М: Норма, 2011, С 67

[2] Там же, С 68

[3] Пермяков Е.Ю. «Стандарты научности и homo juridicus в свете философии права». М: Норма, 2011, С. 20.

[4] Там же, С. 21.

мого и относимого основания, а тем более «истинная цель», определяющая критерии истины, утрачивает начала, лишается смысла: превращает научный спор в «борьбу», саму науку права в «фикцию», правотворчество в «набор штампов», а правосудие в «судилище», – где напрочь отсутствуют критерии истины и справедливости. Поэтому надо постоянно помнить об «опасности»: подмены предмета познания предметом спора[1]. Именно так сегодня и ведутся судебные споры, и что вполне закономерно судьи по «иному» просто судить «не умеют».

Между тем следует предостеречь рьяных критиков и заметить, что кризис образования, наблюдаемый в стране, отнюдь не указывает на безысходность и обреченность. Он скорее создает возможность для рывка, прорыва, перемен и ломки старого отжившего свой век юридического позитивизма, устаревших догм и подходов, методов и способов познания, направленных на получение «новых» – старых по сути знаний. Наоборот именно сегодня есть все предпосылки, в условиях кризиса в корне изменить научные подходы, обновить методологию преподавания правовых и философско-исторических дисциплин, изменить действующую мировоззренческую парадигму.

Компетентностный подход не в состоянии один, сам собой адекватно ответить требованиям времени, его насущно, жизненно необходимо *дополнить концептуальным подходом*, использующим диалектическую логику, системное мышление и концептуальное видение.

Во-первых, компетентность уже сама по себе требует слагаемых интеллектуальной (выдаваемой за разумную) и навыковой составляющей, однако при раскрытии природы интеллекта, единении ума, сердца и воли, – вместо навыка (копирайтера) мы получим мастерство и искусство, что есть основа культуры.

Во-вторых, в понятие компетентности заложена всего лишь «новая идеология», интерпретации (толкования), содержания образования, формируемого «от результата». Но при этом компетентностный подход усиливает фактически эмпирию, ибо вместо «практики», подразумевается «опыт» познания явлений, видимого мира, лишенного духовных и нравственных начал и конкретного смысла изучаемого предмета, его предметно-профессиональный аспект, подчеркивая роль опыта, заимствованного у других, скопированного «слизанного», и навыка реализовывать знания, решать различные производственные задачи.

Любая молодежная группа, в том числе и студенты – будущие юристы характеризуется следующими признаками, которые преподавателю следует учитывать в образовательном процессе, для чего было бы полезным вспомнить требования к ученикам в школе, как содержания образовательного процесса: внимание, прилежание и усердие, – наполнив это содержание конкретным смыслом, с учетом следующих признаков:

1) *Восприимчивость*: способность внимать и понимать простые односложные предложения, краткие фразы, определения и понятия которые легко запоминаются и усваиваются без особых затрат умственной энергии. Поэтому для понимания слова как понятия (категории, феномена и т.п.) требуется только концентрация внимания, которое достигается яркой и образной речью, требующей от студента применить механизм рассуждения и оценки.

2) *Податливость:* способность студентов в ходе воспитательного и образовательного процесса, проявлять активность в поиске и открытия нового. Именно потому, что они не утратили ещё детской наивности, доверчивости и любопытства, есть возможность развивать в них *прилежание*, т.е. стремление овладеть образом (идеей, идеатом, идеалом) закрепить их в сознании в должном (достойном и достаточном) положении, во времени, пространстве как конкретное (ясное, точное) начало, с тем, чтобы на следующем этапе открыть истинный смысл – дух, начало начал.

[1] Пермяков Е.Ю. «Стандарты научности и homo juridicus в свете философии права». М: Норма, 2011, С. 21.

3) *Целеустремленность*: способность, требующая развития и совершенствования, требует указать студентам путь, цель, определив её истинность, научить самостоятельно, добиваться поставленной цели, не бояться принимать решения. Они способны быть целеустремленными при условии, что цель затрагивает их «интерес» и ими осмыслена, чувствуют потребность в достижении цели. Именно это стремление, можно поддержать с помощью требования от студентов – *усердия*, т.е. пропускания открытого духа через свое сердце, используя при этом разум и интуицию, для чего необходимо использовать также все три виды мышления: интеллектуальное – рассуждение, ассоциативное – абстрагирование, и эмоциональное – переживание.

Именно такую последовательность шагов, такой алгоритм можно с полным правом называть *творческим процессом – conceptus operationis (оперирование понятиями), т.е. сотворением* (operam – творение), в результате чего и появляется то, что Гегель именовал «понятием», а Аристотель называл «ίογος τής ονςιάς» – «слово выражающее сущность» – энтилехия[1].

Для любого творческого процесса необходимы три стадии: *озарение, возбуждение и откровение*, что соответствует трем требованиям и трем характерным чертам студентов:

1) Восприимчивость – внимание – озарение, требует ассоциации.

2) Податливость – прилежание – возбуждение, требует эмоции.

3) Целеустремленность – усердие – откровение, требует интуиции.

Таким образом, с помощью такого простого алгоритма, нудная лекция, с большим нагромождением непонятных слов, для начинающих только осваивать трудный для запоминания и овладения юридический язык, юридическую терминологию, становится захватывающим творческим процессом, а преподаватель из лектора – чтеца, превращается в учителя и воспитателя, не на словах, а на деле. Сами же лекционные занятия превращаются в творческую мастерскую, где мастер учит учеников самим творить свои знания.

Для постижения концептов, в ряду которых и стоит право, понимаемое как единство прав и обязанностей, требуется особый подход, основанный, в том числе, на новой научной дисциплине «концептологии», как раз изучающей культурные концепты, опредмеченные в языке и межкультурной коммуникации, занимающейся проблемами общения языковых личностей, принадлежащих к различным культурным социумам, в направлении развития новой культурологической парадигма гуманитарных знаний, в том числе знаний о праве.

Постижение концепта Право, должно осуществляться в несколько этапов.

Первый этап – *анализ (раскрытие) лексического значения* внутренней формы слова, репрезентирующего концепт, и прежде всего именно родного слова, и на родном языке, том, где оно впервые родилось. В этом нам могу помочь этимологические словари, исторические книги.

Второй этап – *выявление синонимического ряда* лексемы[2] – репрезента концепта, т.е. открытие смысла его истинного значения, для чего потребуется нахождение в словаре иностранных слов, а также в конкретном латинско-русском и русско-латинском (или ином) словаре наиболее точных, близких по смыслу слов, и прежде всего, глаголов, выражающих действие.

---

[1] Пермяков Е.Ю. «Стандарты научности и homo juridicus в свете философии права». М: Норма, 2011, С. 58.

[2] Лексема – (гр. Lexis – слово, выражение), единица языка, слово во всей (сущностной) совокупности его лексических (смысловых) значений неразрывно связана с контекстом и аспектом лексической система (языковой), отсюда и лексика (гр. Lexikos – относящийся к слову) – совокупность (связь) слов, словарный состав языка, характерный для определенного варианта речи, стилистического пласта языка.

Третий этап – *определение способов концептуализации*, как вторичного переосмысления соответствующей лексемы, исследование концептуальных (познанных) метафор, морфем, синонимов, антонимов и амонимов (неясных, неточных, неконкретных слов, позволяющих произвольное толкование).

Таким образом, становится возможным исследовать сценарий зарождения любого слова (понятия, категории), предсказать и предвидеть зарождение и появления феномена – события разворачивающегося во времени и пространстве, предполагающего наличие субъекта, объекта, цели и средств – условий возникновения, времени и места действия. Такое событие всегда обусловлено конкретными (ясными и точными) причинами послужившими появлению (зачатию и рождению) слова.

И, наконец, последнее по порядку, но не по значимости. Именно в языке отображается свойство мышления человека, живущего в природной и коммуникативной среде, переносить в свой внутренний мир, объекты этой коммуникативной среды, её антропоморфные и биоморфные характеристики.

Способность человека соотносить явления разных областей и сфер, выделяя в них общие признаки, есть основа существования *в каждой культуре системы кодов: растительных* (влияющий на рост развитие), *перцептивных* (определяющий ощущения) и *духовных* (постигающее божественные, высшие начала).

Поиск и открытие, познание и постижение этих кодов, позволяет точно и ясно указать на особенности культуры, языка и мышления, отражающего дух – ментальность народа, а, следовательно, постичь истинное, а не ложное значение Слова.

Каждую национальную культуру отличают специфические языковые образы, символы, образующие особый *код культуры*, первоначально формируемый в религии (культе), в мифах и преданиях (традициях), в сказках и притчах (обычаях) с помощью которого носитель языка описывает окружающий его мир, сыоё поведение в нем, используя интерпретации своего внутреннего мира.

Следует помнить, что эти образы, признаки, порой призраки (фикции), относятся именно к *кодам культуры* – функционируют *в режиме подобия, алегории, фантазмов.* Язык народа есть не только инструмент общения и воздействия, но и средство усвоения этих самых *«кодов культуры»*, для получения, хранения и передачи культурно-значимой информации, он отражает то, что мы часто интуитивно воспринимаем и именуем: духом народа, духом нации, национальной идеей.

Используемый когнитивный подход к исследованию слова, его семантики[1] заключается в изучении самого значения слова, в котором фиксируются как признаки необходимые и достаточные для идентификации обозначаемого семиотического[2] начала – истинного смысла слова, так и наивные (обыденные) знания об обозначаемом, реализуемые в метафорах и алегориях.

Следует также признать, что *концепт одновременно решает три задачи стоящие перед человеком и обществом:*

– во-первых, при коммуникативной необходимости *концепт может Быть различными образами – способами* (лексическими, фразеологическими, синтаксическими и др.), позволяющими выделить когнитивные признаки, для использования их при проектировании и моделировании концепта и самой концептосферы;

– во-вторых, именно для этого, *концепт имеет определенную структуру*, которая не является жесткой, но при этом есть необходимое условие жизнеспособности концепта и концептосферы, любое внешнее вторжение в эту структуру, может повлечь разрушение концепта и, следовательно, изменение концептосферы, где свято

[1] Семантика – (гр. semantikos – обозначающий) – один из разделов семиотики, изучающий знаковые системы как средства выражения смысла.

[2] Семиотика – (гр. semeion – знак, признак) – семиология, наука исследующая способы передачи информации, знаков, знаковых систем в человеческом обществе, природе или в самом человеке.

место пусто не бывает, и на смену одних, приходят другие – вновь сформированные концепты;

– в-третьих, и это очень важно, *концепты организованы по полевому принципу* и включают чувственный образ, информационное содержание и интерпретационное поле, что позволяет им различаться по степени яркости в сознании носителей, и возможности упорядочиваться в концептосфере по полям взаимодействия, иными словами: определять поведение человека на чувственном уровне.

Таким образом, на формально-содержательном, на уровне разума *концепт – это понятие жизненной философии, обыденный аналог* мировоззренческих терминов, закрепленных в лексике естественных языков, обеспечивающий стабильность и преемственность духовной культуры этноса.

Если кратко резюмировать, то *концепт – это порождающая связь двух противоположных начал, воплощающая дух истины – энергетическое жизненное начало.*

Список литературы:

[1] Дигесты Юстиниана. – М.: Статут, 2008. Т.1. – С. 87.
[2] Курлаева Е.И. Юридическое образование и профессиональное сознание юристов: дис. … канд. юрид. Наук. 12.00.01. – М., 2005
[3] Соколов Н.Я. Профессиональное правосознание юристов / Н.Я. Соколов // Москва: Наука – 1988 – С. 12.
[4] Ильенков Э.В. Истоки мышления; Диалектика идеального. Изд.2-е, М: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2012, С. 27.
[5] Честнов И.Л. «Стандарты научности и homo juridicus в свете философии права: материалы пятых и шестых философско-правовых чтений памяти акад. В.С. Нерсесяна». М: Норма, 2011, С. 67.
[6] Пермяков Е.Ю. «Стандарты научности и homo juridicus в свете философии права». М: Норма, 2011, С. 20.

INNOVATION IN TEACHING LAW: EDUCATIONAL AND CONCEPTUAL ASPECT

S.O. Kostyakov

Keywords: *legal education, legal culture, law, jurisprudence*

The article is devoted to modern approaches to understanding and teaching law in contemporary Russia.

УДК 656,62:343

И.П. Кравец, *кандидат юридических наук, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
К.С. Камова, *студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ПРАВОВАЯ КУЛЬТУРА СОТРУДНИКА ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: *правовая культура, правоохранительные органы, внутренний водный транспорт*

В статье рассматриваются вопросы правовой культуры, а также предъявляемые моральные требования к сотрудникам правоохранительных органов. Предъявляемые требования дают достаточно наглядное представление о тех нравственных качествах, которыми должен обладать сотрудник правоохранительных органов.

Правовая культура представляет собой разновидность общей культуры, состоящей из духовных и материальных ценностей, относящихся к правовой действительности. Она – не только результат, но и способ деятельности, и в этом смысле правовая культура понимается как образ мышления, нормы и стандарты поведения человека в обществе. Как и правосознание, правовая культура подразделяется на: правовую культуру общества, группы (коллектива) и индивидуальную правовую культуру (Личности). Высший уровень правовой культуры индивида – это его правовая активность. Которая проявляется:

1) в готовности личности к активным сознательным, творческим действиям, как в сфере правового регулирования, так и в сфере реализации права;

2) в законности поведения (деятельности), в основе чего лежит убеждение в необходимости соблюдения и служения закону как высшей ценности.

Особую разновидность групповой и индивидуальной правовой культуры составляет профессионально-правовая культура юристов. Под которой понимается – «специфическое действие как общеэтических норм, так и особых норм профессиональной морали, носящих аналитический рекомендательный характер, возникающий и бытующий в данной профессиональной группе» [1].

Особенности профессиональной культуры сотрудника правоохранительных органов определяются основной сущностью их деятельности, закрепленной в главе первой статье второй Конституции, – «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью, следовательно, признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина входит в обязанность государства» [2]. Именно выполнение этой обязанности и осуществляется в первую очередь правоохранительными органами.

При этом профессиональная культура сотрудников правоохранительных органов принципиально отличается от этики абсолютного большинства других профессий (исключение составляют военнослужащие, медики, моряки, летчики и некоторые другие профессии, работающих в условиях риска) своим преимущественно деонтологическим характером (от греч. Deon – должное) [3].

Под деонтологическим характером следует понимать – совокупность моральных норм, однозначно регламентирующих должное поведение личности в определенной профессиональной сфере и носящих конкретно императивный характер; в отличие от норм обычной этики эти нормы не дают права выбора, закрепляются в служебных документах и обеспечиваются правовыми санкциями [4].

Соответственно, к сотруднику правоохранительных органов, предъявляется ряд специфических моральных требований. Частично они содержатся в служебных нор-

мативных документах – таких, как: Кодекс судебной этики [5], Кодекс этики прокурорского работника [6], Кодекс профессиональной этики адвоката [7] и тогда они носят деонтологический характер, а частично вырабатываются в процессе накопления служебного опыта и складывания служебных традиций морально-психологическим климатом коллектива.

В обобщенном виде к сотруднику правоохранительных органов предъявляют следующие моральные требования:

1) отношение к человеку как к высшей ценности, а также уважение и защита прав, свобод и человеческого достоинства в соответствии с международными и отечественными правовыми нормами и общечеловеческими принципами морали;

2) глубокое понимание социальной значимости своей роли и высокого профессионализма, ответственности перед обществом и государством как работника правоохранительной системы, от которой в решающей степени зависят общественная безопасность, охрана жизни, здоровья и правовой защищенности больших масс людей;

3) разумное и гуманное использование предоставленных законом работнику правоохранительных органов прав в строгом соответствии с принципами социальной справедливости, гражданского, служебного и нравственного долга;

4) принципиальность, мужество, бескомпромиссность, самоотверженность в борьбе с преступностью, объективность и непредвзятость в принятии решений;

5) безупречность личного поведения на службе и в быту, честность, неподкупность, забота о профессиональной чести, общественной репутации;

6) сознательная дисциплина, исполнительность и инициатива, профессиональная солидарность, взаимопомощь, поддержка, смелость и морально-психологическая готовность к действиям в сложных ситуациях, а также способность к разумному риску в экстремальных условиях;

7) постоянное совершенствование профессионального мастерства, знаний в области служебной этики, этикета и такта, повышение общей культуры, расширение интеллектуального кругозора, а также творческое освоение необходимого в службе отечественного и зарубежного опыта.

Перечисленные требования дают достаточно наглядное представление о тех нравственных качествах, которыми должен обладать сотрудник правоохранительных органов. При этом на разных уровнях эти нравственные качества различаются по приоритетности, *например, отношение к окружающим: – это скромность, гордость своей профессией, уважение чувства достоинства и чести – у себя и у других, совестливость, справедливость, требовательность, правдивость. А также доброта – так как она может лечить порой даже эффективнее, чем самое суровое наказание* [8].

Следовательно, совокупность вышеназванных нравственных качеств образует нравственную культуру сотрудника, которая подразделяется на три уровня: высокий, средний и низкий.

Высокий уровень характеризуется сформированностью всех, компонентов в их единстве и взаимодействии, глубокими этическими знаниями в тесном единстве с богатством нравственных чувств и практическим действием.

Средний уровень характеризуется частичной сформированностью компонентов нравственной культуры, хорошо усвоенными этическими знаниями, не являющимися, однако, всегда руководством к действию, достаточно обостренным чувством добра и зла, справедливого и несправедливого, но зачастую при этом отсутствует воля для практической его реализации.

Низкий уровень характеризуется несформированностью отдельных компонентов, поверхностными этическими знаниями, недисциплинированным поведением, относительно низкими моральными качествами, слабым развитием моральных чувств, а также неблагоприятным воздействием сотрудника на морально-психологический климат служебного коллектива.

Если рассматривать правовую культуру с оценочной и содержательной стороны.

То с точки зрения оценочной категории она понимается как качественное состояние правовой жизни общества на данном этапе его развития, выражающееся в достигнутом уровне совершенства правовых актов, правовой и правоприменительной деятельности, правосознания и правового развития личности, а также в степени свободы поведения и взаимной ответственности государства и личности, положительно влияющих на общественное развитие и поддержание самих условий существования общества.

Содержательный анализ правовой культуры предполагает понимание ее как системы осуществленных и идеальных элементов, относящихся к сфере действия права и отражению в сознании и поведении людей.

Профессионально-правовую культуру можно характеризовать как – глубокое, объемное и формализованное знание законов и подзаконных актов, а также правильное понимание принципов права и задач правового регулирования, профессионального отношения к праву и практике его применения в строгом и точном соответствии с правовыми предписаниями [9].

Правовая культура функционирует и во взаимодействии с другими сферами культуры: политической, нравственной (этической), эстетической, религиозной и т.д. Обеспечение максимального взаимного соответствия между всеми элементами правовой культуры – это способ укрепления в обществе законности и правопорядка.

Таким образом, в ходе правоприменения общая и правовая культура выполняют роль дополнительного (наряду с законом и вместе с ним) фактора оценки фактических обстоятельств и решения юридического дела. Следовательно, взаимодействие права и культуры в практическом плане возможно только в рамках определенной страны (государства) и ее общей, политической, религиозной, нравственной и правовой культурой.

Список литературы:

[1] Кокорев Л.Д., Котов Д.П. Этика уголовного процесса: / учеб. пособие. – Воронеж. – 1993. – С. 8–9.
[2] Конституция РФ // СЗ РФ. – 2008. – № 4. – Ст. 445.
[3] Словарь по этике / под редакцией А.А. Гусейнова, И.С. Кона. М., 1989.
[4] Котов Д.П. Профессиональный долг. – М., 1979.
[5] Кодекс судебной этики Утвержден VIII Всероссийским съездом судей 19 декабря 2012 г. [Электронный ресурс]: – режим доступа: // http://www.ssrf.ru
[6] Кодекс этики прокурорского работника Приказ Генеральной прокуратуры РФ от 17 марта 2010 г. № 114 «Об утверждении и введении в действие кодекса этики прокурорского работника РФ концепции воспитательной работы в системе прокуратуры РФ» // Законность. – 2010. – № 6.
[7] Кодекс профессиональной этики адвоката Принят первым Всероссийским съездом адвокатов 31 января 2003 г. // Вестник Федеральной палаты адвокатов РФ. – 2010. – № 3.
[8] Кони А.Ф. Нравственные начала в уголовном процессе: Собрание сочинения. – М., Т.4. – 1967.
[9] Макарова З.В. Культура уголовного судопроизводства. Челябинск. – 1996.

LEGAL AWARENESS OF AN OFFICER OF SECURITY SERVICE ON THE INLAND WATER TRANSPORT

I.P. Kravetc, X.S. Kamova

Keywords: *legal culture, law enforcement, inland water transport*

The article looks at the problems of legal conscience and implied moral fitness of security service officers. The implied moral values give a clear picture of those moral qualities an officer should possess

УДК 378:371

***С.В. Крепак**, к.т.н., декан юридического факультета ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
***А.В. Федотов**, студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОЙ ЭТИКИ

Ключевые слова: *высшее образование, кодекс корпоративной этики*

В статье проанализированы положения Кодекса корпоративной этики ВГАВТ, дана их правовая оценка. Рассмотрены проблемы правоприменения норм Кодекса. Также в статье приведены статистические данные, относительно позиции студентов к нормам Кодекса.

В сложившейся социально-политической ситуации большую роль, как в обществе, так и отдельных учреждениях, организациях играет корпоративная этика.

Корпоративная этика – это система ценностей, регулирующая этические отношения в данной организации. В отличие от универсальной, корпоративная этика обусловлена особенностями деятельности и целями данной организации, а также сложившимися стереотипами поведения в данной организации. Корпоративная этика является ключевым элементом, объединяющим людей – участников производственного процесса на предприятии – в единый социальный организм (человеческое сообщество) [1].

Основой успешной деятельности организации являются корпоративные ценности и стандарты, которые призваны обеспечить доверие и уважение внутри учреждения и по отношению к внешним субъектам.

Для достижения этих целей особое внимание уделяется корпоративной культуре, важным инструментом которой является Кодекс корпоративной этики.

Нужно отметить, что корпоративная этика является ключевым элементом, объединяющим работников и студентов в процессе совместной учебной и внеучебной деятельности. Приказом ФБОУ ВПО «ВГАВТ» 25.12.2012 года № 377-с был утвержден Кодекс корпоративной этики работников и обучающихся. Следовательно, данный кодекс является локальным актом, то есть регулирует отношения только в рамках академии.

В результате обобщения научных знаний следует отметить, что содержание кодекса определяется, прежде всего, ее особенностями, структурой, задачами развития, установками ее руководителей. Как правило, кодексы содержат две части: идеологическую (миссия, цели, ценности); нормативную (стандарты рабочего поведения). При этом идеологическая часть может не включаться в содержание кодекса [2].

Целью Кодекса корпоративной этики ВГАВТ является установление свода правил, норм поведения и единых стандартов отношений в совместной деятельности работников и обучающихся.

Данная цель реализуется путем разъяснения персональной ответственности и роли обучающихся и работников за исполнения своих обязанностей, а также путем разграничения прав между членами коллектива академии.

По нашему мнению, основной проблемой правоприменения положений кодекса является отсутствие понимания ответственности за неисполнение своих обязанностей, а порой и неэффективная реализация прав.

Именно поэтому возникают трудности с формированием здорового психологического коллектива в академии, повышение эффективности деятельности обучающихся и работников и роста престижа академии в образовательном сообществе.

В ходе формального опроса, в котором был поставлен вопрос, связанный с согласием студентов с нормами Кодекса. В опросе принимали участие студенты старших курсов, примерно около 200 человек. Было выявлено, что примерно 80% опрошенных, то есть примерно 160 человек, согласны с предложенными положениями кодекса, что позволяет говорить о том, что большинство обучающихся будут исполнять положения данного кодекса.

Данный опрос включал в себя не только вопрос одобрения норм Кодекса, но и оценку конкретных положений акта с позиций законности, целесообразности и возможности правоприменения в академии. Другими словами, рассмотрим сильные и слабые стороны (нормы) данного нормативного документа.

Как было отмечено выше, большинство опрошенных студентов согласны с положениями (нормами) Кодекса корпоративной этики и считают их разумными и применимыми. Нормы, которые указаны в пункте 2.1. Кодекса указывают на общие, основные принципы совместной работы в коллективе должны и разумны для применения. Это основные нормы поведения: сплоченность, доброжелательность, взаимопонимание и взаимопомощь. Эти основные принципы должны быть применимы не только в стенах академии, но и в обществе в целом, так как это нормы морали. Также в Кодексе существуют иные нормы, которые связаны с нормами морали. Но кроме этих основополагающих норм существуют норма, например, относительно запрета курения в академии, что способствует пропаганде здорового образа жизни и повышению имиджа академии.

Несмотря на то, что большинство норм являются рациональными и способствуют развитию коллектива, необходимо отметить и поддержать студентов, которые отмечают отсутствие ссылок на форс-мажорные обстоятельства. То есть применение этих норм разумно, но иногда затруднительно в связи с некоторыми обстоятельствами действия непреодолимой силы. В качестве таких норм, были указаны следующие:

– пункт 2.2. и пункт 4.1., которые связаны с обязанностью не опаздывать на работу или учёбу, и обязанность обучающегося приходить на занятие раньше преподавателя (не учтены ситуации на дорогах; студента мог задержать другой преподаватель или преподавателя могли задержать на совещании и т.п.);

– пункт 2.2., – норма, относительно того, что верхнюю одежду следует сдавать в гардероб (это не всегда возможно, в связи с отсутствием мест в гардеробе);

– пункт 2.9, который гласит, что во время учебных занятий все мобильные устройства должны быть выключены как у преподавателей, так и у обучающихся. Эта норма затруднительна в применении, так как в современных условиях мобильное устройство является важнейшим средством связи и вряд ли возможно представить жизнь без мобильного телефона долгий период времени. Тем более данные средства связи способствую оперативному поиску информации, то есть является важным элементом образовательного процесса.

Среди не совсем рациональных норм (положений), студентами были отмечен пункт 12.1. о том, что работникам не рекомендуется принимать или передавать подарки либо услуги в любом виде от клиентов академии или третьих лиц в качестве благодарности. Основные несогласия с этим положением были связаны со словом «не рекомендуется», данное слово было предложено заменить на «запретить».

Положение 2.3. относительно того, что обучающимся следует избегать в одежде деталей подчеркивающих принадлежность к субкультуре, религии некоторыми из студентов было воспринято как незаконное. В качестве, нарушающим статью 28 Конституции РФ о свободе вероисповедания и принадлежности к той или иной религии. Также это норма нарушает Устав академии, а точнее, не соответствует принципу сотрудничества академии с другими странами, национальностями.

Проанализировав данный нормативный документ, можно сделать небольшой вывод о том, что многие из норм Кодекса корпоративной этики ВГАВТ законны, рациональны и применимы, но при этом необходимо учесть замечания студентов и работ-

ников академии и принять соответствующие изменения. Возможно в этом случае получится избежать проблем правоприменения.

В зарубежной практике существуют следующие меры во избежание проблем правоприменения норм корпоративной этики:

– во-первых, отсеивать кандидатов с искаженными моральными устоями уже на стадии приема в университет;

– во-вторых, сделать этическую проблематику неотъемлемой частью каждой дисциплины, не ограничиваясь одним курсом по этике.

Говоря о проблемах реализации норм Кодекса корпоративной этики, следует учитывать, тот факт, что данный кодекс вступил в действие не так давно. Проблему правоприменения можно решить, если каждый из обучающихся и работников академии внимательно изучив Кодекс, стремился к тому, чтобы соответствовать его требованиям.

Учитывая особенный характер данного акта, регулирующего корпоративные отношения, следует обратить внимание на ответственность за несоблюдение норм Кодекса. Нарушение норм и правил настоящего Кодекс осуждается общественным мнением коллектива академии. В случае нарушений требований Кодекса, вытекающих из требований законодательства РФ, к работникам и обучающимся академии могут применяться меры дисциплинарного взыскания [3]. Сложно представить общественное обсуждение коллектива академии за те или иные нарушения Кодекса, особенно когда не все члены коллектива признают и следуют его нормам. Также может возникнуть проблема соразмерности нарушения и дисциплинарного взыскания применяемого за него.

Если нормы Кодекса будут исполняться всеми членами академии, а ответственность будет рационально применяться к правонарушителям, то в такой ситуации следование Кодексу, содействует формированию и развитию позитивной корпоративной культуры, ведет к упрочению репутации и авторитета, и является залогом успешного развития академии.

Список литературы:

[1] Кодекс корпоративной этики работников и обучающихся ФБОУ ВПО «ВГАВТ»
[2] Кибанов А.Я. Этика деловых отношений : учебник / Д.К. Захаров, В.Г. Коновалова ; под ред. А.Я. Кибанова ; М. : ИНФРА-М, 2002.
[3] Психология и этика делового общения / под ред. В.Н. Лавриненко. – М.: ЮНИТИ-ЛАНА, 2001.

THE PROBLEMS OF LAWFUL APPLICATION OF THE CORPORATE ETHICS CODE

S.V. Krepak, A.V. Fedotov

Keywords: *higher education, corporate ethic code*

The article analyses some clauses of the corporate ethics code of the Volga State Academy of Water Transportation and estimates this code from the point of view of its legality. The problems of lawful application of the corporate ethics code are highlighted. The article presents some statistics concerning the students' attitude to the code's clauses.

УДК 378:371

А.Б. Лавров, *старший преподаватель, ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603600, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5А

ПРЕДЫСТОРИЯ И ИТОГИ УЧРЕДИТЕЛЬНОГО СЪЕЗДА ВСЕРОССИЙСКОГО РОДИТЕЛЬСКОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ ЮВЕНАЛЬНОЙ ЮСТИЦИИ

Ключевые слова: *ювенальная юстиция*

В данной статье рассматриваются причины возникновения и анализируются итоги учредительного съезда общественного движения, получившего название «Всероссийское родительское сопротивление».

9 февраля 2013 г в Москве в Колонном зале Дома Союзов состоялся съезд, инициаторами которого выступили Сергей Кургинян и созданное им политическое движение «Суть времени». Помимо активистов последнего, в съезде, получившем название «Всероссийское собрание родителей», участвовали представители Русской Православной Церкви, Межрегионального объединения «Спасём семью» и других общественных организаций, входящих в Ассоциацию родительских комитетов и сообществ (АРКС). Делегаты единогласно приняли решение об учреждении «Всероссийского родительского сопротивления» – массового протестного движения граждан РФ против ювенальной юстиции (ЮЮ).

Необходимость в таком движении возникла потому, что как финансируемые из-за рубежа «некоммерческие» организации (например, «Фонд поддержки детей, находящихся в трудной жизненной ситуации»), так и обслуживающие интересы международных ювенальных институтов лица в правительстве, Общественной палате и Государственной Думе РФ продолжают активную деятельность по лоббированию в нашей стране законов, аналогичных действующим в странах Запада и направленных на защиту так называемых «прав ребёнка». После того, как предложенная этими «защитниками детей» многоуровневая система правовых норм встретила яростное сопротивление родительской общественности, ювенальное лобби было вынуждено сменить тактику. Во-первых, они полностью исключили из своей документации сам термин «ювенальная юстиция» – как вызывающий раздражение у значительной части взрослого населения РФ. Во-вторых, они стали преподносить обществу свои новые законотворческие инициативы уже не в виде цельного юридического комплекса, а в виде отдельных, формально не связанных между собой проектов, которые, однако, будучи суммированными, привели бы к результату, полностью аналогичному получаемому при разовом принятии всей системы ювенальных законов – к установлению диктаторской власти защищающих «права ребёнка» структур над всеми без исключения семьями, имеющими детей, и запрету в РФ семейного воспитания как такового.

Так, осенью прошлого года на рассмотрение Государственной Думы РФ было внесено сразу 4 законопроекта антисемейной направленности:

1. *Закон о социальном патронате,* в соответствии с которым органы опеки и попечительства могут по любому сигналу (от одного из родителей или родственников, от соседей, из школ, детских садов и т.п., и даже по заявлению ребёнка по достижении им 10-летнего возраста) проверить семью на предмет отношения в ней к детям – и признать её находящейся в «социально опасном положении», если детей содержат и воспитывают «недостаточно правильно». При этом критерии «правильности» содержания и воспитания будут устанавливать сами опекающие детей службы. У них будет право вторгаться в дома вопреки конституционной норме о неприкосновенности жи-

лища, частной собственности и частной жизни, составлять соответствующие акты и, если по итогам таких проверок семья будет признана «социально опасной», назначать ей ими же разработанный «план исправления». В случае отказа родителей от социального патроната он либо будет назначен им принудительно, либо по суду их лишат родительских прав и заберут детей из семьи. Более того, согласно данному законопроекту, лишить мать и(ли) отца родительских прав сможет не только суд: органы опеки и попечительства будут иметь право проводить социальный патронат как внутри семьи, *так и с помещением ребёнка в приют*, т.е. право отобрать ребёнка в любой момент, даже без решения суда [5].

2. *Закон об общественном контроле за обеспечением прав детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей.* На первый взгляд, этот закон может касаться только детей, содержащихся в приютах, т.е. тех, родители которых мертвы, неизвестны или лишены родительских прав. Однако, согласно действующему законодательству, в приюте могут находиться и дети, временно помещённые туда родителями по каким-либо причинам, а также изъятые из семей органами опеки, признавшими, что в семье «недостаточно хорошо заботятся» об этих детях. Последних могут помещать в приют без решения суда на полгода или год, до привлечения органов контролирования. Наибольшую же опасность представляет то, что документ непосредственно вводит в РФ компонент о правах ребёнка, которые данный закон и призван защищать, в т.ч. с помощью «общественного контроля» за их соблюдением. Важнейшими из этих прав являются (согласно тексту документа): 1) право ребёнка жить и воспитываться *в приюте* (а не *в семье*, как в действующем законодательстве), 2) право ребёнка на личную жизнь, право писать и подавать жалобы в соответствующие компетентные органы РФ и иностранных государств, право на тайные конфиденциальные консультации по поводу соблюдения этих прав и т.п.[5].

3. *Закон об ответственности родителей за оставление детей без присмотра.* Предлагается обязать обеспечить непременное присутствие рядом с детьми няни, когда родителей нет рядом, как это делается на Западе (в США, например, родители до достижения их детьми 12 лет *обязаны* нанимать кого-то для присмотра за ними). Понятно, что большинство российских семей, даже живущих в крупных городах, не смогут найти деньги для оплаты такой услуги; да и запрет 10–12-летнему ребенку бегать по двору вряд ли может считаться разумным. Но более всего данный законопроект опасен тем, что он концептуально возлагает на родителей ответственность за всё, происходящее с детьми – в любое время. Если с ребенком что-то случится, родители будут нести уголовную(!) или административную ответственность [5].

4. *Закон о «министерстве детства».* Этот последний не очень хорошо известен сегодня широкой общественности. Ольга Леткова, лидер АРКС и директор Общественного центра правовых экспертиз и законопроектной деятельности, объясняет, что предусматривается создание при правительстве, на базе комиссии по делам несовершеннолетних, такого официального органа, как комиссия по защите прав детей. Она не будет никому подчиняться и будет руководить остальными комиссиями. Таким образом, возникнет структура государства в государстве, которая будет определять политику власти в отношении детей [5].

Если последний проект будет реализован, в РФ появится нечто вроде немецкой «Югендамдт», норвежской «Барневарн» или финской «Ластенсуелу» – независимых, никому не подотчётных организаций, вершащих суд над семьями. В 2012 г. в Германии, Норвегии, Финляндии, Великобритании, Сербии, России, Индии, Шри-Ланке и даже Сомали прошли массовые демонстрации, пикеты, митинги и уличные шествия родителей, протестующих против действий этих и других подобных им карательных госслужб [2]. Международное родительское сообщество составило также петицию в ООН с требованием признать политику насильственного разделения детей и родителей *преступлением против детства* [1]. Эта петиция, под которой стоит и подпись

автора данной статьи (подписи собирались в 199 странах мира, включая Россию), была передана в приёмную штаб-квартиры ООН в Женеве [2].

Очевидно, что все вышеперечисленные законопроекты были попросту скопированы с западных образцов, продемонстрировавших свою полную несостоятельность даже в тех странах, где они применяются уже более 20 лет. На Западе такие законы не отменяют, прежде всего, потому, что они позволяют власти держать под контролем каждую семью и, не встречая сопротивления, «воспитывать» молодое поколение в русле, отвечающем интересам правящей финансово-бюрократической элиты (с помощью прессы, телевидения, Интернета в его широкодоступной части, «массовой культуры» и индустрии развлечений, формирующих у детей агрессивно-потребительское отношение к жизни). Кроме того, от существования этих законов (и, естественно, контролирующих их соблюдение государственных структур) зависит благосостояние огромного числа чиновников, «экспертов», полицейских, журналистов, работников «благотворительных» фондов и т.п., не говоря уже о предпринимателях, обслуживающих высокопоставленных гомосексуалистов и педофилов. Необходимо также уточнить, что вспышки массового протеста против ЮЮ вроде имевших место в 2012 г. в целом нехарактерны для Западной Европы, взрослое население которой ослаблено либерально-индивидуалистическими ценностными установками и крайне разобщено. Так, большинство бесплодных жителей Европы (а таковые, согласно опубликованной в 2012 г. статистике, составляют 1/3 её населения) относятся к ЮЮ как к «чужой проблеме». Ситуация усугубляется ещё и тем, что почти 40% европейцев имеют психиатрические диагнозы, т.е. фактически нездоровы (что является в т.ч. и следствием принятия законов, навязавших обществу противоестественную, в контексте традиционных христианских культур, концепцию детства и «взорвавших» тем самым «культурное ядро» европейской цивилизации – см. [8, с. 381–383]). «На таком фоне активизация родительского сообщества в России, вставшего на защиту традиционных ценностей и традиционной семьи может стать «спасательным кругом» для Европы, где семья убивается агонизирующей ювенальной госдиктатурой» – заявила основательница международного движения пострадавших от ЮЮ женщин «Русские матери за рубежом» Ирина Бергсет [2].

Массовые протестные акции, прошедшие в различных городах России весной – осенью 2012 г. свидетельствовали о том, что сторонникам ЮЮ не удалось обмануть общественность разложением отвергнутой ранее системы антисемейных правовых норм на отдельные законопроекты. Против закона «О социальном патронате» было собрано более 70 тыс. подписей, которые были переданы в Государственную Думу после состоявшегося 22 сентября на Пушкинской площади в Москве митинга с участием движения «Суть времени», «Союза православных граждан», АРКС и других общественных организаций. Однако через 3 дня после этого Государственная Дума приняла пресловутый закон в 1-м чтении; при этом представителям возмущённой общественности было заявлено, что собранные подписи неподлинные, а присланные в приёмную Президента РФ протестные письма направлены не против социального патроната, а против ЮЮ [6]. Эта открытая ложь не могла не усилить народное негодование. Тогда-то и возникла идея Родительского Сопротивления, об организации которого было объявлено на февральском съезде.

О значимости этого события свидетельствует тот резонанс, который оно вызвало не только в отечественных, но и в зарубежных СМИ. Так, либеральная французская газета «Le Monde» отозвалась на него издевательской статьёй с ехидным заголовком «Права детей не пройдут!» [7].

Кульминационным моментом съезда стало выступление на нём Президента РФ В.В. Путина, который согласился с тем, что ряд положений находящихся на рассмотрении в Госдуме законопроектов «О социальном патронате» и «Об общественном контроле за положением детей-сирот» несут социальные риски. «Непродуманное внедрение таких механизмов, по сути, нарушение суверенитета семьи, может спрово-

цировать недоверие и разлад между родителями и детьми и даже прямую коррупцию, паразитирование некоторых недобросовестных чиновников на этих проблемах», – заявил Президент и пообещал, что «мнение общества, безусловно, будет услышано и, безусловно, будет учтено». «В этих вопросах, при принятии подобных проектов, не может быть места никакой келейности и навязыванию обществу» – подчеркнул В.В. Путин [4].

Чётко обозначив свою (разумную и правильную) позицию по вопросу о ЮЮ, верховная власть РФ создала тем самым предпосылки для более конструктивного сотрудничества между ней и обществом в направлении защиты и укрепления семьи и восстановления института воспитания. Свидетельством серьёзности этого шага Президента навстречу чаяниям родительской общественности можно считать и тот факт, что упоминавшаяся выше газета «Le Monde» прокомментировала речь В.В. Путина с нескрываемым раздражением: «Отвернувшись от креативного класса, стремящегося к справедливости и свободе (т.е. от тех, кто навязывает нашей стране современную неолиберальную концепцию «прав детей», в принципе несовместимую с основополагающими принципами семейного и школьного воспитания – А.Л.), правящая военно-политическая элита (России – А.Л.) сделала ставку на ханжество, замкнутость и ненависть ко всему иностранному» [7].

Тем не менее, итоги «Всероссийского собрания родителей» вряд ли можно назвать обнадёживающими во всех отношениях. Не были озвучены многие принципиально важные вопросы, без решения которых невозможно по-настоящему эффективное противодействие ювенальной агрессии. Так, в речи Президента говорилось только о двух антисемейных законопроектах, но не упоминались остальные 2. Не было сказано, что названные законопроекты вообще снимаются с рассмотрения как не подлежащие корректировке или доработке; существует опасность возвращения их в Думу в несколько видоизменённом, а то и в неизменном виде.

Не был поднят и вопрос о персональной ответственности разработчиков и пропагандистов этих и других вредоносных проектов, а также терроризирующих семьи представителей местных администраций, «детозащитных» служб и карательных органов (работников опеки, изъявших детей из вполне благополучных, но бедных семей, работников прокуратуры, инициировавших уголовные дела против родителей, наказывавших детей за проступки, судей, вынесших таким родителям суровые приговоры, и т.п.). Между тем в январе 2013 г, т.е. незадолго до того, как в Москве прошло «Всероссийское собрание родителей», в Нижнем Новгороде снова появились плакаты с рекламой «телефона доверия», по которому детям предлагается доносить на близких: «Родители тебя не понимают – Ты подвергаешься жестокому обращению в семье – У тебя конфликты с учителями – ПОЗВОНИ!». Причём если в 2010–2011 гг. реклама аналогичного содержания размещались на огромных стендах, как правило, на центральных улицах города, т.е. носила менее «адресный» характер, то теперь плакаты значительно меньшего размера вывешиваются во дворах «спальных» районов перед дверями *всех подъездов каждого жилого дома.* Организатором этой акции является, согласно информации на плакатах, *администрация города Нижнего Новгорода*. Таким образом, пока В.В. Путин на всероссийском родительском форуме возмущается частыми фактами вмешательства госслужб в жизнь российских семей, органы власти на местах, демонстративно игнорируя возмущение Президента РФ, не просто продолжают подрывную деятельность против семьи, родительства и института воспитания, но и расширяют её масштабы.

С учётом вышеизложенного, высказанные в интернете многими комментировавшими сообщения о съезде пользователями сомнения по поводу того, что власть и родительское сообщество наконец-то достигли взаимопонимания, представляются, к сожалению, вполне обоснованными. В связи с этим особую актуальность для участников «Всероссийского Родительского Сопротивления приобретают, как ни странно,

слова *английской* писательницы и педагога, преподавательницы Лондонского университета, автора книги «Борьба за семью» Линетт Барроуз [3, p. 75–76]:

«Если ценой свободы является неусыпная бдительность, то нам нужно обращать больше внимания на то, что делается с нашими свободами во имя детских прав. В наше время они – волк в овечьей шкуре, пожирающий наши свободы во имя детей, которые, в их большинстве, не нуждаются в такой заботе, не хотят её и не получают от неё никаких благ. Репутация социальных работников уже непоправимо испорчена в части, касающейся защиты ребёнка, на что общество реагирует, как на эхо от ружейного выстрела. В результате, многие родители могут, вероятно, напугать детей, лишь намекнув, что вызовут этих людей, а это, в первую очередь, ставит под сомнение саму необходимость их существования… Никогда ещё диктат наделённого властью класса чиновников не довлел над нами так, как сейчас, когда мы затравлены и истерзаны во имя прав наших детей. Самое время для нас вернуть себе ту часть нашей автономии, которую они у нас отняли, с тем, чтобы мы могли сделать лучше их то, что они делали несколько последних злополучных лет».

Список литературы:

[1] Ask United Nations to Recognize Parental Alienation As Violence And Abuse Against Children/ Petitioning SECRETARY-GENERAL BAN KI-MOON [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.change.org/petitions/ask-united-nations-to-recognize-parental-alienation-as-violence-and-abuse-against-children?utm_source=supporter_message&utm_medium=email
[2] Бергсет И.М. Закат захватнической ювенальной политики в Европе./STOP ювенальной юстиции [Электронный ресурс] Режим доступа: http://juvenaljustice.ru/index.php/news/1202-zakat-zahvatnicheskoj-juvenalnoj-politiki-v-evrope
[3] Burrows L. The Fight For The Family. The Adults Behind Children's Rights – Oxford: Family Education Trust, 1999. 95 p.
[4] В. Путин признал ювенальную юстицию рискованной./ РБК [Электронный ресурс] Режим доступа: http://top.rbc.ru/society/09/02/2013/844429.shtml
[5] Гладилин И. В России вводится самый жесткий вариант ювенальной системы./КМ.ru.В России [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.km.ru/v-rossii/2012/09/20/borba-za-prava-cheloveka-v-rossii/692769-v-rossii-vvoditsya-samyi-zhestkii-varia
[6] Ершов Е. Ольга Леткова: «Социальный патронат грозит деградацией самого общества» /Полит.ру [Электронный ресурс] Режим доступа: http://polit.ru/article/2012/09/28/patronat/
[7] Жего М. Права детей не пройдут!/Усадьба Урсы [Электронный ресурс] Режим доступа: http://ursa-tm.ru/forum/index.php?/topic/4...b4%d1%83%d1%82/
[8] Лавров А.Б. Антипедагогические положения Международной конвенции о правах ребёнка./Диалог мировоззрений: современное образование в поле научных и религиозных традиций. Материалы XI международного симпозиума 31 мая – 2 июня 2011 г. Нижний Новгород:. ВВАГС, 2011. С. 378–386.

PREHISTORY AND RESULTS OF THE CONSTITUENT CONGRESS OF ALL-RUSSIAN PARENTAL RESISTANCE TO JUVENILE JUSTICE

A.B. Lavrov

Keywords: *juvenile justice*

The article takes a look at the origin of the popular movement calling itself All-Russian Parental Resistance and analyses the results of its Constituent Congress in Moscow on the 9th of February, 2013.

УДК 378

М.В. Молева, *Зам. декана по воспитательной работе ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Т.В. Клевцова, *студентка ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

РОЛЬ ВЫЕЗДНЫХ МОЛОДЕЖНЫХ ФОРУМОВ В ФОРМИРОВАНИИ ОБЩЕКУЛЬТУРНЫХ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ СТУДЕНТОВ ЮРИДИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА

Ключевые слова: *высшее образование, компетенции, юриспруденция, молодёжный форум*

Молодежные форумы являются одной из самых эффективных форм проектной деятельности, позволяющей развивать общекультурные и профессиональные компетенции студентов-юристов. В данной статье предлагается подробное описание одного из таких мероприятий, что позволит проанализировать, как могут быть развиты те или иные компетенции в условиях молодежного форума.

Студенты юридического факультета ВГАВТ неоднократно принимали участие в молодежных форумах, организатором которых является Культурный фонд международного гостеприимства «Атмосфера». Выездные молодежные форумы являются эффективным способом развивать не только общекультурные, но и профессиональные компетенции студентов-юристов, поскольку создают условия для реализации теоретических знаний и навыков на практике. «Процесс социализации молодых людей не может быть полным и всесторонним без осознания ими своих интересов, выработки умения их защищать. Молодежь должна учиться управлять государством и заявлять свои требования, чтобы не быть использованной различными политическими группировками» [1].

Главной целью Фонда «Атмосфера» является поддержка и развитие культурных проектов, прежде всего в области гражданской культуры. С этой целью Фонд проводит тематические просветительские мероприятия с участием ведущих российских и зарубежных экспертов. Фирменным стилем «Атмосферы» является открытая дискуссия по всем наиболее актуальным вопросам, а также свободный и непредвзятый анализ российского и зарубежного опыта.

В октябре 2012 года Фонд «Атмосфера» в рамках проекта «Молодежная Школа Гражданского Мира» провел форум «Право на выбор», в котором приняли участие студенты юридического факультета. Форум состоялся в рамках проекта «Молодежная Школа Гражданского Мира» – победителя конкурса Президента РФ по государственной поддержке некоммерческих организаций, участвующих в развитии институтов гражданского общества. Организатор проекта: фонд «Атмосфера» Н.Новгород, оператор: «Институт проблем гражданского общества» г. Москва. По традиции, форум проводился в Чкаловском районе на базе отдыха «Лагуна-Юг». Участниками форума стали более 50 молодых людей, а в качестве экспертов выступили ведущие нижегородские политики, чиновники и журналисты. Первую экспертную сессию «Основы политической драматургии» провел директор фонда Атмосфера Максим Сучков. Он же дал старт деловой игре «Право на выбор», погрузив участников в перипетии предвыборной борьбы небольшого города Приозерска, который уже давно пора наносить на карту России.

По легенде Приозерск посетил загадочный инвестор, который захотел вложить деньги в развитие Приозерской ГЭС. Но для успешной работы ГЭС необходимо под-

нять уровень воды в местном озере на три метра. Помимо экономического эффекта у проекта есть обратная сторона – потопление части территории Приозерска

Ситуация подогревается тем, что в Приозерске выборы, а две основные политические силы «Партия Синих» и «Партия Белых» заняли диаметрально противоположные точки зрения по данному вопросу. «Партия Белых» – за поднятие уровня озера. «Партия Синих» – против. Согласно условиям игры студенты самостоятельно определили, кто из них будет партийными лидерами, начальниками предвыборных штабов, политтехнологами, медиа-менеджерами и агитаторами. Население Приозерска объединилось в коалиции, образовав 4 общественных организации: «Совет ветеранов», «Молодежное экологическое движение «Приозерские бобры», Ассоциацию промышленников и предпринимателей, Культурный фонд «Атмосфера Приозерска». Началась предвыборная борьба с наглядной агитацией, газетными публикациями, съемкой видеороликов и встречами с избирателями. Начал свою работу приозерский медиа-холдинг «Зеркало города» На форуме было применено ноу-хау выборных технологий. Традиционную «Ночь после выборов» заменило культурно-массовое мероприятие «Ночь перед выборами». Праздник по ставшей уже доброй традиции возглавила азербайджанская молодежь.

Утро нового дня началось с демонстрации предвыборных роликов кандидатов в мэры Приозерска. Положительные и отрицательные моменты тщательно проанализировал эксперт форума, телеведущий, руководитель пресс-службы Губернатора и правительства Нижегородской области – Роман Скудняков.

Кульминацией игры стали дебаты лидеров партий в телевизионной программе «Без галстука». Участники форума стали свидетелями нового, уникального формата известной телевизионной программы, в которой ее бессменный ведущий Роман Скудняков вел дискуссию не с одним, а с двумя гостями. Сразу после дебатов состоялось голосование, в результате которого победу на выборах с разницей в 6 голосов одержал кандидат от «Партии Синих». Это означало, что уровень воды в озере подниматься не будет. В ноябре 2012 года студенты перенеслись из игры в реальность. Новое открытие форума состоялось в городе Бор, в центре внешкольной работы «Алиса», куда участников доставила занесенная в книгу рекордов Гиннеса – самая длинная в Европе подвесная канатная дорога через реку Волгу. Подобный способ выбран не случайно. То было своеобразное погружение в журналистский материал, ведь сквозная тема всего форума была связана и с канатной дорогой и с проблематикой территории всей «Борской поймы». Открыл форум вице-губернатор Нижегородской области – Владимир Иванов. Откровенно и увлекательно он поведал об истории создания канатной дороги, о перспективах Борского туристического кластера. Важно отметить, что вице-губернатор предстал перед участниками с интересной стороны, на личном примере продемонстрировав, что должен делать настоящий чиновник – думать о будущем, инициировать перемены к лучшему.

Об истории Борского района, его интеллектуальном и промышленном потенциале рассказал глава администрации городского округа город Бор – Александр Киселев. Он оказался интересным рассказчиком и собеседником, блестяще ответив порой на очень острые вопросы молодых журналистов. В унисон его выступлению лег видеоролик, подготовленный к форуму Борской телекомпанией «Левый Берег». Далее состоялась экспертная сессия заместителя главного редактора экономического еженедельника «Курс-Н» Константина Барановского. Сессия называлась «Роль СМИ в экономическом развитии региона». Здесь хотелось бы привести слова И. Каримова, который подчеркивает, что «средства массовой информации должны открыть широкую дорогу различным мнениям, разнообразным взглядам и подходам, должны пробудить сознательное отношение людей к сегодняшним переменам в обществе. Чтобы каждый человек имел не только собственное мнение и взгляд на эту проблему, но и стал активным участником и строителем создаваемого нами общества» [2]. Сразу после экспертной сессии участники форума отправились в журналистскую экспедицию на ули-

цы города Бор. Отправились не просто так, а с опросным листом и заданием. Им необходимо было сделать мониторинг мнения жителей относительно возможной застройки «Борской поймы», чтобы в дальнейшем учесть полученные результаты в своей работе. Для дальнейшей работы участники форума были переброшены на автобусе за город – на базу отдыха «Лагуна-Юг». Начало работы на новом месте ознаменовалось интереснейшей сессией «Что такое управление общественных связей и как оно работает». Сессию провел руководитель пресс-службы Губернатора и правительства Нижегородской области – Роман Скудняков. Затем состоялось введение в сквозную деловую игру. Основой для игры стал реально существующий проект «Борская пойма». Этот проект был одобрен областным инвестиционным советом в 2008 году. Проект предусматривает строительство большого, современного города на левом берегу Волги. Однако окончательной концепции и позиционирования будущего города пока не существует. Участникам всего за 2 дня было предложено восполнить этот пробел.

Для эффективной работы участники были разделены на несколько команд. Было образовано два конкурирующих проектных бюро – «белых» и «синих». В каждом из «бюро» было создано свое «управление общественных связей». Так же появились четыре команды, представляющие «население», разделенные в свою очередь на молодежь, пенсионеров, интеллигенцию и предпринимателей. Весь вечер и всю ночь кипела работа. Проектные бюро оформляли идеи в проекты. Управления общественных связей пытались привлечь на свою сторону общественность и стейкхолдеров. Население готовило акции – то ли поддержки, то ли протеста. Работало информационное агентство «Зеркало города», снимая и записывая все происходящее. Утро понедельника началось с эвент-мероприятий, подготовленных управлениями общественных связей конкурирующих проектных бюро. Население тоже не отставало, организовав свои публичные мероприятия и пригласив на них журналистов телекомпании «Зеркало города». Далее команды и «население» стали готовиться к общественным слушаниям: тренировать спикеров, формулировать вопросы оппонентам. Часть команд занялась созданием рекламных материалов и сувенирной продукции, поддерживающей ту или иную проектную идею. Затем состоялась презентация газет и телесюжетов с эвент-мероприятий и произведена их экспертная оценка. Работу команд оценивал специально приглашенный эксперт – владелец информационного агентства «Новый Нижний» Павел Кульнев. Газетные публикации и ролики окончательно прояснили, что предлагают жителям оба проектных бюро. Проект «синих» оказался щадящим для привычного облика «Борской поймы». Взяв за основу врачебную шутку: «Нет людей здоровых, есть недообследованные», ребята совершенно всерьез предложили сделать уклон на привлечение тех инвесторов, которые вкладывают деньги в медицину. Они решили создать на левом берегу Волги большой медицинский комплекс всероссийского, а в будущем и мирового значения под названием «Атмосфера». Комплекс «Атмосфера», по их мнению, должен представлять собой множество клиник и лечебниц различной направленности. Там же будут возведены дома для персонала и пациентов. Уют и экология в приоритете. Медицинские корпуса визуально не будут похожи на привычные всем больницы, скорее на уютные дворянские усадьбы, разделенные между собой озерами, скверами и парками. Передвигаться по городу можно будет на электромобилях, монорельсах и подвесных канатных дорогах. Проект «белой» проектной группы получил название «Volga Science City» или «Наукоград Волга», в котором основную часть жителей составят студенты, преподаватели, ученые и исследователи. Для того чтобы сразу же обеспечить город так называемым «якорным» населением проектная группа предложила радикальный, но довольно эффективный способ – перенос всех ВУЗов Нижнего Новгорода на левый берег Волги. Неудобства переезда решено было компенсировать хорошими условиями жизни: комфортными кампусами для студентов и уютными квартирами для преподавателей, специалистов и обслуживающего персонала. По сути, была предложена пока еще невиданная для России, да и для всего остального мира социально-инфраструктурная формация – некий

симбиоз между университетским городском а-ля Кембридж, калифорнийской Силиконовой Долиной и шведскими Технопарками. Далее состоялись общественные слушания и голосование. Руководителем счетной комиссии как обычно стал – гарант честности и надежности – заместитель директора «Фонда жилищного просвещения г. Н. Новгорода» Елена Чернышенко. В результате, победу в несколько голосов одержал проект «Volga Science City» («Наукоград Волга»).

Оценивая эффективность работы молодежных форумов, необходимо отметить, что в ходе этой работы участники обучаются искусству аргументированной общественной дискуссии, расширяют общественный, культурный, исторический и политический кругозор, формируют ощущение своей ответственности и свободы как гражданина в целом, благодаря таким форумам формируется правосознание юриста.

Участники форумов лишний раз убеждаются в том, что только посредством обмена различными мнениями, дискуссий создается четкое представление о своеобразном облике, путях развития, главных особенностях общества, основанного на демократических принципах, которые мы должны использовать в качестве критериев обновления нашего общества, создания новых условий для его развития. В условиях молодежных выездных форумов их участники имеют возможность для эффективной самореализации, вовлечения в социальную практику, развития своей созидательной активности, навыков самостоятельной жизнедеятельности, мотивации к проявлению действенной инициативы в решении проблем современного российского общества.

Целью форумов является также повышение социальной активности и профессиональной ответственности молодых специалистов в сфере юриспруденции и вовлечение их в процесс анализа реальных проблем местных сообществ.

Подводя итог, следует сказать, что в конкурентной борьбе молодые юристы обучаются аргументированно отстаивать свою точку зрения, приобретают практический опыт работы в профессиональной команде, участвуют в общественных процессах. В результате реализации форумов создается основа для развития общекультурных компетенций студентов-юристов, таких как осознание значимости своей профессии, владение культурой мышления, способность к обобщению, анализу, восприятию информации, постановке цели и выбору путей ее достижения, владение культурой поведения, готовность к кооперации с коллегами, работе в коллективе, способность анализировать социально значимые проблемы и процессы, и другие компетенции, обозначенные в Федеральном Государственном Образовательном Стандарте [3].

Список литературы:

[1] Время думать, творить, действовать! /Из опыта реализации областной программы «Молодежь Нижегородской области» на 2003–2006 годы, Нижний Новгород, Нижегородский гуманитарный центр, 2007г., с. 163.
[2] Каримов И. Идеология национальной независимости – убеждение народа и вера в великое будущее. Ответы на вопросы корреспондента газеты «FIDOKOR» [Электронный ресурс]: – режим доступа: www.7slov.com, с. 5
[3] Федеральный государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования по направлению подготовки 030900 юриспруденция (квалификация (степень) «бакалавр»), в ред. Приказа Минобрнауки РФ от 31.05.2011 № 1975.

THE ROLE OF YOUTH FORUMS IN DEVELOPING CULTURAL AND PROFESSIONAL COMPETENCIES OF LAW STUDENTS

M.V. Moleva, T. Klevcova

Keywords: higher education, competencies, jurisprudence, youth forum

Youth forums are one of the most efficient forms of project work allowing to develop cultural and professional competencies of law students. The article gives an example of such an activity and analyses the conditions in which the above mentioned competencies are formed.

УДК 378: 371. 124

М.В. Молева, *Зам. декана по воспитательной работе ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ФОРМИРОВАНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕННОСТЕЙ У СОВРЕМЕННОЙ МОЛОДЕЖИ КАК СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА ОБЩЕСТВА

Ключевые слова: *формирование национальных ценностей, высшее образование, воспитание*

В настоящее время становится все более актуальной проблема развития национальных ценностей у российской молодежи как источника духовного и культурного потенциала, а также условия сохранения целостности общества, его традиций, обычаев, мировоззрения. В статье затрагиваются вопросы о состоянии российского общества и указываются некоторые трудности при формировании национальных ценностей у современных молодых граждан России.

На сегодняшний день проблема формирования национальных ценностей у российской молодежи является весьма актуальной и вызывает много вопросов, начиная с того, какие именно ценности можно считать в нашем обществе национальными и заканчивая взаимоотношением национальной гордости и толерантности.

Вопросы, предлагаемые к рассмотрению в данной статье, связаны не только с жизнью российского общества, но обращены к человеку в ситуации, получившей такие знаковые определения, как «антропологическая катастрофа», «глобальные угрозы», «конец истории» и тому подобное. Рост мощных факторов, подрывающих фундаментальные основы человеческого существования и жизни, во многом обусловлен ценностно-смысловыми ориентациями человека и общества, доминирующими в техногенной цивилизации. По словам А.П.Барчугова, «происходит глобальный кризис человеческого сообщества, кризис Человека в целом, создавшего в XX веке свое невероятно сложное «неорганическое тело», которое оказывает невероятно мощное антропогенное воздействие и на природу, и на самого человека. Происходит кризис Человека, построившего сверхсложную техногенную и социальную мегамашину, которая вышла из-под рационального контроля самого человека и которая сама как бы задает и навязывает человеку систему потребностей и интересов, мотиваций и стимулов, смыслов и ценностей его бытия в мире, индивидуального и социального, которая обостряет разлад между сущностью человека и его существованием, сталкивает индивидов в тотальном конкурентном взаимодействии» [1]. Эти процессы создают трудности в отношении понимания перспектив развития общества. «Личность как смысловой центр вопрошаний современности, эпохи постмодерна, однозначных и эклектичных технологий мышления, языка, поведения находится в потоке, влекущем ее в неопределенное будущее» [4].

В условиях, когда человек не уверен в завтрашнем дне, когда под угрозой находится само его существование, личные интересы и ценности неизбежно начинают преобладать над ценностями какого-либо сообщества, включая и этническое, национальное. По словам В.А. Филипповой, «в сознании человека уравновешивается суще-

ственное и несущественное, возвышенное и бытовое… Ценность и антиценность становятся неразличимыми. В результате разрушается ценностно-мотивационное единство, обеспечивающее при самом пестром разнообразии вкусов и интересов, совпадение установок и позиций по отношению к объектам, наиболее значимым для социального целого» [6].

Процессы, происходящие собственно в российском обществе, также не способствуют укреплению национальных ценностей. Во времена Советской России ценности и идеалы диктовались коммунистической идеологией, распад же коммунистической системы привел к отрицанию этих ценностей и созданию ценностного вакуума. Картина мира России переходного периода четко *представлена в статье В.Д. Резанова и С.В. Резановой «Ценностные ориентации* новых активных социальных групп России 90-х годов XX века» [5] «Сейчас в социально активных слоях России приобрели силу и господство не безнравственность, не просто отрицание морали, но антимораль, негатив, полный оттиск морали, сохранивший ее форму. Если в советское время руководствовались некой эрзац-моралью (двойной стандарт, протекционизм, телефонное право и т.д.), то декларируемое в 90-х годах возвращение к общечеловеческим ценностям на деле оборачивается голым отрицанием всякой морали – антиморалью, цинизмом». «Россияне быстро утрачивают считавшееся традиционным уважение к собственному Отечеству. Население быстрыми темпами (в особенности будущее страны – молодёжь) маргинализуется, в молодёжной среде закрепляются ценности полу- и полностью криминального характера. Российский дух и национальная культура не успевают закрепиться среди молодых, они вытеснены так называемой «западной» псевдокультурой» [5].

Сегодня, когда современное российское общество более или менее определило свои проблемы, когда острота переходного состояния немного притупилась, а в условиях ценностного и идеологического вакуума возникают новые угрозы, вопрос о национальной идее и национальных ценностях вновь становится актуальным. «Что может снова объединить наш народ – границы, характер, воспитание, идеи?» [2]. Решать эту задачу, конечно, прежде всего предстоит государству. В отношениях между личностью и государством, личностью и обществом необходимо найти абсолютно новое содержание и форму, которые должны основываться на новых качествах, новых принципах. Другими словами, это должны быть отношения, отвечающие сущности новых ценностей и демократических принципов, нашему образу жизни и мышлению, требованиям справедливого общества. Важная сторона этого процесса в том, что каждый гражданин, каждый человек, основываясь на этом, должен определить свое отношение к развитию общества и его обновлению, свое место, если нужно, свой долг. Если глубже вникнуть в эту проблему, то выяснится, что только посредством обмена различными мнениями, дискуссий создается четкое представление о своеобразном облике, путях развития, главных особенностях общества, основанного на этих принципах, которые мы должны использовать в качестве критериев. С этой целью средства массовой информации должны открыть широкую дорогу различным мнениям, разнообразным взглядам и подходам, должны пробудить сознательное отношение людей к сегодняшним переменам в обществе. Чтобы каждый человек имел не только собственное мнение и взгляд на эту проблему, но и стал активным участником и строителем создаваемого нами общества. Речь идет о том, чтобы разъяснить суть этой задачи, этой истины нашему обществу, нашему народу, разъяснить, насколько актуальна эта истина сегодня, глубоко осознать ее сущность. Идеология совмещает в себе общественную сущность жизни людей и их стремления. Не только сегодня, но и во все времена идеология являлась самой важной общественно-политической проблемой, объединяла и призывала любое общество к осуществлению здоровых и благих намерений, служила морально-нравственной основой для достижения поставленных целей. Человек не может жить без цели. Значит, пока существует жизнь, пока существуют страны, государства и их интересы, они стремятся определить свой путь раз-

вития, горизонты завтрашнего дня посредством собственной национальной идеи, национальной идеологии. Жизнеспособность идеологии, по высказыванию И. Каримова, «определяется степенью ее соответствия природе народа, образу его жизни и мышления, а самое главное – как она отражает национальные интересы и чаяния общества. Только такая идеология выдержит испытания временем и жизнью, ей поверят люди и примут ее в качестве убеждения. Только тогда она приобретет духовно-нравственную силу и станет сильнее самого современного оружия» [3]. Кроме того, И. Каримов указывает на то, что «вакуум в сфере идеологии недопустим, при возникновении такой ситуации несомненно, что чуждые идеи, абсолютно противоположные нашим мечтам и стремлениям, постараются занять это место» [3].

Если внимательнее всмотреться в происходящие вокруг нас события, то мы не сможем отрицать, что наша страна богата природными ресурсами, расположена на очень удобной, с геополитической точки зрения, территории, и что существуют различные силы, желающие получить эти богатства. Эти силы обладают большими средствами и современным оружием. Однако самое страшное оружие, не соответствующее нашим национальным ценностям, – идеология разрушения, отравляющая душу и сознание молодого поколения, которое завтра должно прийти на смену.

Некоторые негативные явления, неблаговидные поступки, злонамеренные действия совершаются, прежде всего, по причине идеологического вакуума. Потому что молодежь, еще не имеющая достаточного жизненного опыта, не отличающая белое от черного, очень восприимчива к различного рода воздействиям. Поэтому необходимо развивать у молодёжи ценности, соответствующие идеям патриотизма, гордости за свою Родину, за свой народ и его характер.

Список литературы:

[1] Барчугов А.П. Разум как ценность культуры. – Человек в мире ценностей и смыслов: Сб. науч. ст./ПетрГУ. Петрозаводск, 2001, с. 51.
[2] Ершов В.П. «Был мертв и ожил». – Человек в мире ценностей и смыслов: Сб. науч. ст./ПетрГУ. Петрозаводск, 2001, с. 101.
[3] Каримов И. Идеология национальной независимости – убеждение народа и вера в великое будущее. Ответы на вопросы корреспондента газеты «FIDOKOR» [Электронный ресурс]: - режим доступа: www.7slov.com, с. 1.
[4] Михеев А.И. Лицо и смысл. – Человек в мире ценностей и смыслов: Сб. науч. ст./ПетрГУ. Петрозаводск, 2001, с. 11.
[5] Резанов В.Д., Резанова С.В. Ценностные ориентации новых активных социальных групп России 90-х годов XX века. – Человек в мире ценностей и смыслов: Сб. науч. ст./ПетрГУ. Петрозаводск, 2001, с. 117.
[6] Филлипова В.А. Ценностный релятивизм и нравственные ориентации личности. – Человек в мире ценностей и смыслов: Сб. науч. ст./ПетрГУ. Петрозаводск, 2001, с. 25.

THE FORMATION OF NATIONAL VALUES OF YOUNG PEOPLE AS A STRATEGIC TARGET OF THE SOCIETY

M.V. Moleva

Keywords: *national values development, higher education*

Nowadays the problem of national values development of young people is becoming more and more acute as national values present the source of spiritual and cultural background and the basic condition of preserving society's integrity, its traditions, customs and outlook. The article dwells on the state of Russian society and points out to some difficulties in forming national values of young citizens in Russia.

УДК 378:34

В. Ю. Новик, *к.п.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ФОРМИРОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ В ЮРИДИЧЕСКОЙ КОНЦЕПТОСФЕРЕ

Ключевые слова: *компетенции, концептосфера, высшее юридическое образование, юриспруденция*

Статья посвящена вопросам формирования профессионально значимых компетенций в юридической концептосфере в процессе обучения иностранному языку. Автор дает определение понятия «концептосфера», рассматривает ее структуру в виде иерархии составляющих: лингвистической, дискурсивной, стратегической и общепрофессиональной. В рамках каждого вида формируются соответствующие компетенции, совокупность которых позволяет создать деятельностно-ориентированную профессиональную юридическую концептосферу.

Формирование профессионально значимых компетенций является приоритетным направлением педагогических стратегий при подготовке специалистов юридического профиля. Роль иностранного языка как дополнительного инструмента профессионального общения трудно переоценить. Более того, учитывая требования тенденций современного образования, можно с уверенностью констатировать все возрастающее значение овладения иностранным языком в процессе формирования профессиональной концептосферы юриспруденции.

Нельзя не представить толкование термина «концептосфера», чтобы выявить определенные закономерности ее создания. *Под «концептосферой» мы понимаем совокупность терминов, понятий, взаимодействий интеллектуальной и прочих видов деятельности и ее результатов в определенной сфере.* Безусловно, границы данного определения могут быть расширены и дополнены, но, в целом, оно отражает сущность рассматриваемого явления.

Понятие профессиональной концептосферы включает множество проявлений – от терминов в данной области до широкозначных деятельностных структур, позволяющих эту деятельность осуществлять. Юридическая концептосфера не является исключением в данном контексте.

Историческая парадигма ее развития соответствует пути возникновения первых юридических институтов в рамках формирования государственности. Потребность человечества в справедливом разрешении споров, возмещении нанесенного ущерба, возмездии за совершенное преступление в виде определенного наказания привело к созданию судов, сначала из наиболее уважаемых представителей общественности, потом из обученных профессионалов. Весь этот процесс отразился на лингвистическом уровне, что привело к формированию специального профессионально окрашенного подъязыка. Следовательно, в любом языке можно найти юридическую *лингвистическую концептосферу*, состоящую из терминов и понятий, обслуживающих этот вид деятельности. Даже пользуясь родным языком, необходимо понимать их значение, толкование, отличие от общепринятых бытовых слов-омонимов, что требует определенной подготовки и осведомленности участника общения. Многозначность иностранных, в частности, англоязычных терминов иногда приводит в замешательство даже профессиональных переводчиков. Безусловно, существуют и постоянно обновляются двуязычные словари в каждой концептосфере, которые и помогают извлечь из иноязычного текста необходимое понятие. Однако существует и контекстно-обусловленное значение, которое может быть либо конкретизирующим сужением

понятия, либо его расширением. Введение контекстного понимания нуждается в многоразовом предъявлении разного контекста, выявлении его понимания со стороны обучающегося и закреплении изучаемого понятия в создаваемой личностной парадигме концепта. Что касается концепта, то он обозначается как неотъемлемая составляющая концептосферы, не сводимого к значению термина или понятия**.** *Концепт рассматривается нами как логически оформленная система понятий, что представляет собой результат деятельности*.

Процесс формирования концепта основан на усвоении базовых понятий и системы смысловых и логических взаимодействий. Ярче всего это проявляется и реализуется в деятельности с соответствующим текстом. На наш взгляд, этот этап может быть определен как процесс создания тематически обусловленной *дискурсивной концептосферы***.** Последняя обладает такими характеристиками, как связность, логичность, монотематичность, коммуникативная целостность и адресность.

В связи с вышесказанным можно утверждать, что формирование профессионально значимых компетенций должно быть скоррелировано с созданием концептосфер – прежде всего, лингвистической и дискурсивной. В рамках лингвистической осуществляется формирование *лингвистической компетенции* обучающихся, причем, этот процесс не сводится лишь к усвоению терминов, а реализуется с учетом необходимых грамматических и стилистических парадигм, присущих юридической концептосфере. *Дискурсивная компетенция* формируется в структуре дискурсивной концептосферы соответствующей темы. Необходимо учитывать разницу между компетенциями, воссоздающими дискурс и компетенциями, порождающими дискурс. Очевидно, что умения для осуществления порождения несколько сложнее и разнообразнее, чем для воссоздания, и они требуют особых педагогических стратегий.

Немаловажную роль играет так называемая *стратегическая компетенция,* которая предусматривает выбор средств осуществления коммуникации – получение и осмысление информационного посыла с помощью перевода, догадки, обхода незнакомой лексики, в процессе создания ответного посыла вербальными и невербальными средствами. Эта компетенция развивается при осуществлении профессионально окрашенной иноязычной коммуникации. Безусловно, она способствует созданию профессиональной концептосферы и может быть реализована в условиях деятельности.

Профессиональная концептосфера состоит из вышерассмотренных составляющих – лингвистической, дискурсивной, стратегической. Очевидно, для ее формирования нужно осуществлять деятельность в рамках заявленной сферы – в частности, юриспруденции. Речь идет не только об освоении юридических текстов, а и о том, как осуществлять деятельность: понимать предложенные юридические тексты, интерпретировать, создавать свои с учетом целей и специфики деятельности, решать возникающие профессиональные задачи проблемного характера. В данном случае формируется *обще-профессиональная компетенция,* основанная на конкретных знаниях, умениях, навыках.

Усиление роли иностранного языка очевидно, так как глобализация всей профессиональной деятельности стала отличительной чертой нашего времени. Несмотря на разное происхождение отечественного и зарубежного права (в частности, англоязычных стран), все более и более сближаются цели в области юриспруденции, все теснее взаимодействие коллег в этой сфере, и опыт зарубежных стран в решении схожих проблем может быть бесценным.

Все эти посылы приводят к выводу о значении формирования промежуточных видов компетенций для создания профессиональной концептосферы, а именно:

– лингвистической компетенции (формирование юридического концепта);
– стратегической компетенции (выбор коммуникативных действий);
– дискурсивной компетенции (воссоздание и создание юридического текста);

– обще-профессиональной компетенции (решение смысловых и проблемных задач).

Органичное созвучие концептосфер и соответствующих компетенций помогает оптимально выстроить учебный процесс по иностранному языку, что положительным образом скажется на качестве подготовки специалистов-юристов, поднимет профессиональный престиж в новых социальных условиях быстро меняющегося мира.

Список литературы

[1] Мищенко Е.В. Формирование иноязычной компетентности будущего юриста. В сб. Традиции и инновации в обучении иностранным языкам: Материалы Всероссийской заочной конференции (Нижний Новгород, 20 апреля 2011 года). – Н. Новгород: Нижегородская академия МВД России, 2011. С. 161–165.
[2] Ильин Ю.В., Смирнова И.Ю. Обыденное сознание и обиходная речь как естественная среда формирования и развития судебно-правовой концептосферы и терминологии. В сб. Традиции и инновации в обучении иностранным языкам: Материалы Всероссийской заочной конференции (Нижний Новгород, 20 апреля 2011 года). – Н. Новгород: Нижегородская академия МВД России, 2011. С. 101–106.
[3] Ольгинская И.Г. Концептуальный подход в процессе активизации иноязычной речемыслительной деятельности. В сб. Инновационные технологии в образовательной деятельности: Материалы Всероссийской научно-методической конференции (Нижний Новгород, 1 февраля 2012 года). – Н. Новгород: НГТУ им. Р.Е. Алексеева, 2012. С. 547–550.
[4] Brown, H. Douglas. Principles of language learning and teaching. – 4th edition: San Francisco State University: Pearson Education. – 352 pp.

THE DEVELOPMENT OF PROFESSIONALLY SIGNIFICANT COMPETENCIES IN LAW CONCEPT SPHERE

V.Y. Novik

Keywords: *competencies, concept sphere, higher legal education, jurisprudence*

The article is devoted to some problems of the development of professionally significant competencies in law concept sphere in foreign language learning. The author defines the term «concept sphere», analyses its structure as a hierarchy of linguistic, discursive, strategic and professional components. Each type allows to form corresponding competencies the assembly of which helps create activity-oriented professional law concept sphere.

УДК 378

И.Б. Парахулев, О.К. Алёхина, К.А. Вискова, *студенты ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Ю.С. Федосенко, *д.т.н., профессор ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
Н.В. Чих, *к.ю.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВЫХ СИСТЕМ В ИЗУЧЕНИИ КУРСА «ФИНАНСОВОЕ ПРАВО РОССИИ»

Ключевые слова: *информационно-правовые системы, финансовое право, высшее юридическое образование*

В статье рассмотрены некоторые вопросы использования информационно-правовых систем в изучении курса «Финансовое право России». Исследование проведено на примере двух крупнейших российских справочно-правовых системах – «Гарант» и «КонсультантПлюс»

Информационно-правовые системы представляют собой особую группу компьютеризированных баз данных. Они содержат в себе самую необходимую информацию о правовых нормах страны. Информация включает тексты законов, указов, положений и решений всех государственных органов управления. Кроме того, справочно-правовые системы содержат массу консультационного материала в правовой сфере, бухгалтерском и налоговом учете, судебной практике, а также множество типовых форм различных документов.

Информационно-правовые системы существенно повышают уровень подготовки и правовой информированности юристов, бухгалтеров, аудиторов, руководителей организаций при решении правовых вопросов, так как общий массив законодательства составляет огромное количество документов, который ежедневно пополняется. В таком объеме легко потеряется и профессионал, а студент и подавно. Поэтому для этих систем был разработан удобный и быстрый поиск, который позволит практически мгновенно найти необходимую информацию в любой момент.

История компьютерных справочных правовых систем насчитывает более 50-ти лет. Первые из них появились во второй половине 60-х годов прошлого века. В настоящий момент в России наиболее распространены такие информационно-правовые системы как «Гарант», «КонсультантПлюс», «Кодекс». Также есть много других, не настолько известных, например, Lexpro, Право.ру, Interalex и т.д.

Особенностью российских информационно-правовых систем в отличие от иностранных является уникальность программных технологий и схем обслуживания систем. Это объясняется тем, что в них не используются готовые технологические решения и практически не повторяется зарубежный опыт.

Выбор той или иной информационно-правовой системы зависит от ряда причин. Прежде всего, это достоверность получаемой правовой информации, оперативность её поступления, поисковые и сервисные возможности системы.

На практике студенты-юристы наиболее часто используют такие информационно-правовые системы как «КонсультантПлюс» и «Гарант». Остальные системы обладают более узкими, специальными базами, например система «Кодекс» содержит информационные банки, рассчитанные на специалистов бюджетных организаций, специалистов в области медицины и здравоохранения, технических специалистов и именно поэтому в нем содержится такое большое количество строительных, технических норм, правовых актов по здравоохранению. Популярность «Консультант Плюс» и «Гарант» объясняется, прежде всего, большим объёмом правовой информации, высокой скоростью её поиска, широким возможностями в области юридической обработки

документов, надёжностью программной технологии, непрерывностью сервисной поддержки.

«КонсультантПлюс» и «Гарант» тесно сотрудничают с вузами. Регулярно проводимые олимпиады на знание информационно-правовых систем способствуют повышению правовой грамотности студентов, а также приобретению знаний и навыков работы с данными системами, которые будут полезны студентам во время учебы и повысят их конкурентоспособность на профессиональном рынке труда после её окончания.

Помимо олимпиад региональные центры информационно-правовых систем «КонсультантПлюс» и «Гарант» в течение учебного года на безвозмездной основе в рамках заключенного договора с вузом предоставляют студентам специально подготовленные компакт-диски, предназначенные для самостоятельного освоения информационно-правовых систем.

Большой массив нормативно-правовых актов в сфере финансового права требует четкой систематизации по различным основаниям, в том числе и по уровням законодательства. На решение этой задачи и направлена любая из справочно-правовых систем.

Справочно-правовые системы, помимо доступа к огромному массиву документов, предлагают широкий функционал возможностей по их поиску и обработке: поиск по названию, тексту, реквизитам, по типовой ситуации, по ключевым понятиям. Полученный список можно сохранить, распечатать, изменить в дальнейшем. Сам документ, или его часть, можно открыть в текстовом редакторе, сравнить с предыдущими версиями, ознакомиться со связями с другими документами и многое другое.

Все это дает огромные преимущества при изучении дисциплины «Финансовое право». Студент сможет ознакомиться и в дальнейшем работать с нужными документами, не потратив лишнего времени на их поиск.

Как уже говорилось, справочные правовые системы содержат огромный массив документов. Например, в системе «Консультант Плюс» в карточке поиска, уточненной по запросу «Финансы», будет показан список из 24 303 действующих нормативных правовых актов, так или иначе связанных с финансовой сферой. Программа «Гарант» выдает чуть меньше документов – 22 105. Также был получен список из 8 177 документов из раздела «Юридическая пресса».

Было найдено 798 543 документа из раздела «Судебная практика», из них 31 259 – решения высших судебных инстанций.

Основным государственным органом, регулирующим отношения в сфере финансов, является Минфин РФ, принявший 5925 различных документов.

Ознакомиться с основными документами в сфере финансового законодательства можно с помощью интернет-версий или специальных выпусков программ (например, ознакомительных демо-версий, специальных студенческих выпусков).

Одной из тем, которая включена в учебный план по дисциплине «Финансовое право России», является «Бюджет, бюджетная система, бюджетное устройство и бюджетная политика в РФ».

При изучении данной темы, студентам следует обратить внимание на многие нормативные правовые акты федерального уровня[1]. Их можно найти, например, уста-

---

[1] См., например, «Бюджетный кодекс Российской Федерации» от 31.07.1998 № 145-ФЗ.

Федеральные законы: «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» от 06.10.2003 № 131-ФЗ; Федеральный закон от 03.12.2012 № 216-ФЗ «О федеральном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов»

Постановления Правительства РФ: «О министерстве Финансов РФ» от 30.06.2004 № 329; «О Федеральном казначействе РФ» от 1.12.2004 № 703

Приказы Минфина: от 20.11.2007 № 112н «Об Общих требованиях к порядку составления, утверждения и ведения бюджетных смет казенных учреждений»; от 21.12.2012 № 171н «Об

новив тематику – «Бюджетная система», и далее уточняя список по необходимости.

Следующая тема – «Государственный и муниципальный финансовый контроль в Российской Федерации».

По подобному запросу было найдено более 500 Федеральных законов, Указов Президента, Постановлений Правительства и Приказов Минфина, а также около 600 нормативных и ненормативных документов других министерств и ведомств[1].

В юридической литературе встречаются различные мнения по поводу несовершенства законодательства в данной области. Например, многие исследователи считают, что уже давно назрела необходимость разработки концепции единой системы государственного финансового контроля и принятия Федерального закона «Об основах государственного финансового контроля в Российской Федерации»[2]

Важную часть финансового законодательства составляет региональное законодательство.

В справочных правовых системах «КонсультантПлюс» и «Гарант» имеются базы данных по регионам, что позволяет при изучении, систематизации и изложении материала научного исследования ссылаться на региональное законодательство, что добавит значимости и актуальности исследуемой проблеме.

При этом система Консультант Плюс предоставляет больший перечень нормативных актов, чем система «Гарант». Учитывая последние пополнения нормативно-правовой базы, данная система содержит более 10 тыс. документов по Нижегородской области, касающихся финансовой сферы из которых более 6000 правовых актов посвящены бюджетному законодательству[3].

Следует отметить, что в стандартных версиях имеются только основные нормативные документы регионов. Для того чтобы ознакомиться со всеми документами регионального законодательства, необходимо оформить подписку на соответствующий информационный банк.

Помимо нормативного материала, при исследовании и описании предмета научного труда по финансовому праву рекомендуется использование актов применения права, для этого через «Карточку поиска» возможно обращение к информационному банку «Судебная практика». Указанный информационный банк включает целый ряд

утверждении Указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов».

[1] См., например федеральные законы:

«О Счетной палате РФ» от 11.01.1995 № 4-ФЗ; «О Центральном банке РФ (Банк России») от 10.07.2002 № 86-ФЗ; «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ;

Указы Президента РФ: от 12.05.2008 № 724 «Вопросы системы и структуры федеральных органов исполнительной власти»; от 13.06.2012 № 808 «Вопросы Федеральной службы по финансовому мониторингу»

Постановления Правительства РФ: «Вопросы Федеральной службы финансово-бюджетного надзора от 8.04.2004 № 198; «О Федеральной таможенной службе» от 26.07.2006 № 459; «Об утверждении Положения о федеральной антимонопольной службе РФ» от 30.06.2004 № 33;

Приказы Минфина РФ: от 25.12.2008 № 146н «Об обеспечении деятельности по осуществлению государственного финансового контроля»; от 11.07.2005 № 89н «Об утверждении Положения о территориальных органах Федеральной службы финансово-бюджетного надзора».

[2] Болтинова О.В. Проблемы развития бюджетного контроля в Российской Федерации//Финансовое право. – 2011. – № 7. – С. 10–15.

[3] См. например, Закон Нижегородской области от 12.09.2007 № 126-З (ред. от 05.09.2012) «О бюджетном процессе в Нижегородской области» (принят постановлением ЗС НО от 30.08.2007 № 678-IV)

Закон Нижегородской области от 17.12.2012 № 164-З «Об областном бюджете на 2013 год» (принят постановлением ЗС НО от 06.12.2012 № 735-V)

Закон Нижегородской области от 06.12.2011 №177-З (ред. от 30.10.2012, с изм. от 17.12.2012)» О межбюджетных отношениях в Нижегородской области»(принят постановлением ЗС НО от 24.11.2011 №318-V)

примеров из практики деятельности высших судебных инстанций, всех десяти федеральных арбитражных судов по округам РФ, решения арбитражных апелляционных судов, арбитражных судов первой инстанции, судов общей юрисдикции Нижнего Новгорода и Нижегородской области, а также других регионов. Эти материалы имеют большую практическую ценность при подготовке и написании работ по финансовому праву, а также по другим дисциплинам.

На сегодняшний день, вышеуказанный информационный банк Судебная практика, системы «Консультант Плюс», содержит более 200 тыс. документов в сфере финансового права.

«Гарант» также содержит несколько информационных банков, касающихся судебной практики, из которых можно выделить:

1) ИБ «Практика высших судебных органов» Собрание актов высших судебных инстанций: Конституционного Суда РФ, Высшего Арбитражного Суда РФ, Верховного Суда РФ.

2) ИБ «Практика федеральных арбитражных судов. Все округа». Аналог ИБ «ФАС всех округов». Данный блок содержит практику всех 10 федеральных арбитражных судов округов, большую подборку постановлений по сложным вопросам применения законодательства, обобщения и обзоры практики.

3) ИБ «Практика судов общей юрисдикции». Информационный блок, в котором представлены акты судов общей юрисдикции большинства регионов России. Акты верховных судов республик, краевых и областных судов, судов городов федерального значения, а также значимые акты отдельных районных судов и даже мировых судей.

4) ИБ «Практика апелляционных судов. Все округа» Практика всех 20 арбитражных апелляционных судов, сгруппированная по 10 федеральным судебным округам.

Изучение и анализ судебной практики помогает студентам выявлять особенности реализации тех или иных правовых норм, то есть налаживать прямую связь между теорией и практикой. Таким образом, чёткая систематизация и оперативное пополнение судебных материалов способствует повышению эффективности учебного процесса.

Эффективность использования различных информационно-правовых систем для получения информации, касающейся функционирования финансовой системы местного уровня, возможно рассмотреть на примере такого муниципального образования как город Нижнего Новгород.

Анализ информационной базы данных информационно-правовых систем, касающихся финансовой сферы муниципального уровня показал, что в обеих СПС присутствует сравнительно равное количество нормативно-правовых актов местного уровня в сфере финансового права.

Это и основные нормативные акты, определяющие общие положения и особенности устройства бюджетной, налоговой, кредитной системы Нижнего Новгорода[1].

Также широко представлены нормативные акты, непосредственно касающиеся бюджета муниципального образования г. Нижнего Новгорода[2].

Общее число, содержащихся в СПС «КонсультантПлюс» и «Гарант» местных нормативно-правовых актов регламентирующих финансово-правовые отношения составляет около 1118 и 1064 соответственно и включает вопросы:

1) управления финансами[1]; 2) бюджета и бюджетной системы [2];

---

[1] См. например, «Устав города Нижнего Новгорода» (утв. постановлением Городской Думы г. Н.Новгорода от 23.11.2005 № 91);

Постановление Городской Думы г. Н.Новгорода от 28.10.2005 № 76 «О земельном налоге»;

Постановление Городской Думы г. Н.Новгорода от 21.04.2006 № 33 «О Положении о контрольно-счетной палате городской Думы города Нижнего Новгорода»

[2] Решение городской Думы города Нижнего Новгорода от 12 декабря 2012 г. № 212 «О бюджете города Нижнего Новгорода на 2013 год».

3) инвестиционной деятельности[3] ; 4) муниципальных кредитов[4] ;

5) целевых муниципальных программ и др .

Информационно-правовые системы предоставляют широкий доступ к комментариям законодательства, консультациям специалистов по многим вопросам, периодическим изданиям юридических журналов, в том числе касающихся и финансового права – «Финансовое право», «Бюджет», «Финансовый вестник» и другие.

В изучении дисциплины «Финансовое право» большой интерес представляют научные статьи, касающиеся проблемных вопросов финансового права.

В банках информационно-правовых систем содержится большое количество научной литературы по самым разнообразным темам финансового права[5].

Вот некоторые из них, найденные с помощью информационно-правовых систем:

О вопросах соотношения категорий «система финансового законодательства» и «система финансового права»[6]

О влиянии актов Конституционного Суда РФ на развитие финансового законодательства[7].

В научной литературе обозначены некоторые проблемы финансового законодательства, среди них:

Недостаточное правовое регулирование института несостоятельности. Нередко институт несостоятельности используется в незаконных целях, особенно в случаях внешней привлекательности предприятия, когда банкротство может быть использовано для хищения активов. Недостатки в правовом регулировании деятельности альтернативных платежных систем (интернет – деньги, интернет-казино и т.д.)[8].

Проблема совершенствования правового регулирования государственных доходов и расходов, в том числе доходов и расходов бюджетов бюджетной системы России (решение проблемы «наполняемости» государственных и муниципальных фондов денежных средств и рационального их использования). Проблема реализации сфор-

---

[1] Постановление администрации г. Н.Новгорода от 05.12.2012 № 5237 «Об утверждении административного регламента исполнения контрольно-ревизионным управлением администрации города Нижнего Новгорода муниципальной функции «Осуществление муниципального финансового контроля».

[2] Постановление Городской Думы г. Н.Новгорода от 25.06.2008 № 120 «О Положении о бюджетном устройстве и бюджетном процессе в городе Нижнем Новгороде».

[3] Постановление администрации г. Н.Новгорода от 27.12.2012 № 5644 «Об утверждении Перечня объектов капитального строительства, финансируемых за счет бюджетных инвестиций в 2013 году».

[4] Решение Городской Думы г. Н.Новгорода от 30.01.2013 № 3 «Об утверждении Положения о муниципальном долге города Нижнего Новгорода».

[5] См., например, Ялбулганов А.А. Некоторые проблемы развития законодательства о государственном финансовом контроле// Публично-правовые исследования (электронный журнал), 2012, № 1; Кудряшова Е.В. Стимулирующая роль науки финансового права в развитии российского финансового законодательства на примере государственного планирования в области финансов//Финансовое право. – 2011. – № 3. – С. 7–10.

Макеров И.В. Совершенствование законодательства в направлении повышения надежности и финансовой устойчивости системы страхования в России//Российский юридический журнал. -2012. – № 2. – С. 156–162.

[6] Пиликин Г.Г. Понимание и соотношение категорий «система финансового права», «структура финансового права» и «система финансового законодательства» в современный период //Российский юридический журнал. -2011. – № 6. – С. 180–189.

[7] Конюхова Т.В., Журавлева О.О. Акты Конституционного суда РФ и развитие финансового законодательства и права//Журнал российского права. – 2011. – № 11. – С. 45–57.

[8] Кондрат Е.Н. Неэффективность законов и пробелы в законодательстве как угроза финансовой безопасности государства//Административное и муниципальное право. -2011. – № 6. – С. 71–78.

мулированных учеными принципов при осуществлении финансовой деятельности государства[1].

Наряду с информационной наполненностью СПС важное значение имеет интерфейс. И «КонсультантПлюс» и «Гарант» имеют достаточно удобные и простые в использовании интерфейсы. Устройство поисковых систем также отвечает всем современным требованиям, предъявляемым пользователями справочно-правовых систем.

Доступ к такому большому массиву научных статей, которые содержат в себе справочные правовые системы, позволит студентам подробнее ознакомиться с современным состоянием законодательства в области финансов.

Помимо представленных выше информационно-правовых систем хорошим подспорьем в освоении курса «Финансовое право России» могут стать и правовые базы[2], находящиеся в открытом доступе, а также официальные сайты государственных органов РФ[3].

Использование подобных ресурсов может стать дополнительным источником правовой информации, но не может в полной мере заменить такие системы как «КонсультантПлюс» или «Гарант», ввиду отсутствия в них консультационных и иных дополнительных материалов.

Возвращаясь к информационно-правовым системам, хотелось бы отметить, что все системы содержат примерно одинаковое количество основных федеральных нормативных актов. Различие между ними состоит лишь в интерфейсе (графической оболочке) и количестве дополнительных материалов – комментариев и научных статей.

Однозначно ответить на вопрос, какая из информационно-правовых систем лучше, не представляется возможным. Каждому пользователю нравится в них что-то своё, и выбор той или иной справочно-правовой системы, зачастую, дело привычки и вкуса конкретного пользователя.

Список литературы:

[1] Болтинова О.В. Проблемы развития бюджетного контроля в Российской Федерации//Финансовое право. – 2011. – № 7. – С. 10–15.
[2] Ялбулганов А.А. Некоторые проблемы развития законодательства о государственном финансовом контроле// Публично-правовые исследования (электронный журнал), 2012, № 1.
[3] Кудряшова Е.В. Стимулирующая роль науки финансового права в развитии российского финансового законодательства на примере государственного планирования в области финансов//Финансовое право. – 2011. – № 3. – С. 7–10.
[4] Макеров И.В. Совершенствование законодательства в направлении повышения надежности и финансовой устойчивости системы страхования в России//Российский юридический журнал. – 2012. – № 2. – С. 156–162.
[5] Пиликин Г.Г. Понимание и соотношение категорий «система финансового права», «структура финансового права» и «система финансового законодательства» в современный период //Российский юридический журнал. – 2011. – № 6. – С. 180–189.
[6] Конюхова Т.В., Журавлева О.О. Акты Конституционного суда РФ и развитие финансового законодательства и права//Журнал российского права. – 2011. – № 11. – С. 45–57.
[7] Кондрат Е.Н. Неэффективность законов и пробелы в законодательстве как угроза финансовой безопасности государства//Административное и муниципальное право. -2011. – № 6. – С. 71–78.
[8] Соколова Э.Д. О некоторых проблемах финансового права в современных условиях развития России//Финансовое право. – 2011. – № 8. – С. 8–11.
[9] Высший арбитражный суд. Картотека арбитражных дел [Электронный ресурс]: – режим доступа: http://kad.arbitr.ru/

[1] Соколова Э.Д. О некоторых проблемах финансового права в современных условиях развития России//Финансовое право. – 2011. – № 8. – С. 8–11.

[2] http://kad.arbitr.ru/ Высший арбитражный суд. Картотека арбитражных дел.
http://pravo.gov.ru/index.html Официальный интернет – портал правовой информации.

[3] http://www.minfin.ru/ru/ Официальный сайт Министерства Финансов РФ.

[10] Официальный интернет – портал правовой информации [Электронный ресурс]: – режим доступа: http://pravo.gov.ru/index.html
[11] Официальный сайт Министерства Финансов РФ [Электронный ресурс]: – режим доступа: http://www.minfin.ru/ru/

THE USE OF INFORMATIONAL LAW TECHNOLOGIES IN FINANCE LAW STUDY

I.B. Parahulev, O.K. Alehina, K.A. Viskova, Y.S. Fedosenko, N.V. Chih

Keywords: *law system, finance law, higher legal education*

The article takes a look at some questions of using informational law technologies in finance law study of Russia. The research is conducted using the examples of the two most prominent Russian inquiry law systems «Garant» and «ConsultantPlus»

УДК 378.18

Е.А. Пахомова, *доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
А.С. Семеннова, О.А. Редозубова, *студенты ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ В ТРАНСПОРТНОМ ВУЗЕ

Ключевые слова: *патриотическое воспитание, высшее образование*

В статье рассматривается современная государственная программа патриотического воспитания населения с проекцией ее на проводящуюся в академии воспитательную работу.

Патриотическое воспитание – это систематическая и целенаправленная деятельность по формированию у граждан высокого патриотического сознания, чувства верности своему Отечеству, готовности к выполнению гражданского долга и конституционных обязанностей по защите интересов Родины. Патриотическое воспитание направлено на формирование и развитие личности, обладающей качествами гражданина – патриота Родины и способной успешно выполнять гражданские обязанности в мирное и военное время.

В современной России происходит переход к укреплению государственности, возрождению культурно-исторических и гражданско-патриотических традиций. Страна идет по пути формирования демократического, правового государства и становления гражданского общества.

В этих условиях особую значимость приобретает задача консолидации общества на основе традиционных патриотических ценностей отечественной культуры. Патриотизм как нравственное чувство и совокупность социально-политических отношений является мощным фактором, необходимым условием для защиты национальных интересов, возрождения и укрепления российской цивилизации. Будущее России зависит от степени готовности молодых поколений к достойным ответам на исторические вызовы, готовности к защите интересов многонационального государства.

Важным этапом на пути возрождения системы патриотического воспитания молодежи стала разработка государственных программ Федерального агентства по обра-

зованию, реализуемых в рамках государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2006–2010 годы», «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2011–2015 годы». Данные программы разработаны в соответствии с Концепцией патриотического воспитания Российской Федерации и являются продолжением государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2001–2005 годы».

Программа ставит следующие задачи:

– повышение роли государственных и общественных структур в формировании у граждан Российской Федерации высокого патриотического сознания;

– совершенствование нормативно-правового, методического и информационного обеспечения функционирования системы патриотического воспитания граждан;

– формирование позитивного отношения общества к военной службе и положительной мотивации у молодых людей относительно прохождения военной службы по контракту и по призыву;

– внедрение в деятельность организаторов и специалистов патриотического воспитания современных форм, методов и средств воспитательной работы;

– повышение профессионализма организаторов и специалистов патриотического воспитания;

– развитие материально-технической базы патриотического воспитания в образовательных, трудовых, творческих и воинских коллективах и общественных объединениях.

В рамках реализации этих документов определились основные направления развития государственной системы патриотического воспитания граждан России, причем главный акцент сделан на работу образовательных учреждений всех ступеней. Приоритетными являются: определение направлений работы по патриотическому воспитанию на современном этапе, обогащение содержания патриотического воспитания; развитие форм и методов воспитания на основе новых информационных технологий; усиление гражданско-патриотической направленности в курсах социально-гуманитарных дисциплин, необходимость применения инновационных форм педагогического воздействия на молодых людей, повышение теоретической и практической подготовки.

В рамках деятельности Управления по внеучебной работе ВГАВТ реализуется программа патриотического воспитания «формирование гражданских компетенций». Особое внимание уделяется повышению интереса в студенческой среде к краеведению, к местным традициям, так как, по справедливому замечанию академика Дмитрия Сергеевича Лихачева, именно краеведение является прекрасным способом воспитания гражданственности. Начиная с 2011 года, в академии проводятся Межвузовские студенческие конференции «Родной край. Актуальные вопросы региональной истории». Тематика докладов определяется самими студентами и детерминирует организацию работы по секциям. Особый интерес в студенческой среде вызывают региональные культурные традиции – прежде всего возрождение христианских и мусульманских религиозных святынь, героические страницы Отечественной истории.

С высоким интересом были встречены турниры по интеллектуальной игре «Что? Где? Когда?». Турниры посвящаются памятным датам – 400-летию Нижегородского ополчения К. Минина и Д. Пожарского, годовщинам важнейших битв Великой Отечественной войны и т.д.

Логическим продолжением можно считать и проект «ассистент педагога», в рамках которого студенты старших курсов не только могут приобщиться к образовательному процессу, но и по-новому осмыслить уже хорошо знакомый им материал. Наибольший эффект для формирования патриотизма может вызывать внедрение ассистентов в рамках преподавания дисциплины «история».

Список литературы:

[1] Гладких В.В. Гражданско-патриотическое воспитание молодежи в поликультурной среде

вуза: системно-деятельностный подход. Автореферат на соискание степени доктора педагогических наук. – Тамбов, 2011. – 52 с.
[2] Государственная программа «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2011–2015 годы».
[3] Слесарев Ю.В. Теория и методика формирования социальной компетентности и нравственности в высшем профессиональном образовании. Автореферат на соискание степени доктора педагогических наук. – Санкт – Петербург. – 40 с.

PATRIOTIC EDUCATION IN TRANSPORTATION INSTITUTION

E.A. Pahomova, A.S. Semennova, O.A. Redozubova

Keywords: *patriotic educating, higher education*

This article prepared by the girl students of Law College of the Volga State Academy of Water Transportation gives an insight into the modern state program of patriotic educating of people reflecting the ways of getting patriotic education by the students within the frames of extra-class activities.

УДК 321.01

Е.А. Пахомова, *к.и.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

К ВОПРОСУ О МНОГООБРАЗИИ ЛИБЕРАЛИЗМА В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

Ключевые слова: *либеральные концепции, политология*

В данной статье рассматривается проблема многообразия концепций, объединяемых традиционно в единую категорию либеральных. Автор анализирует взаимосвязь экономических реалий и политических учений.

Нет сомнений в том, что современный этап развития общества ставит вопрос о пределах либерализма. С одной стороны, очевидно, что триумфального шествия либеральных идей по окончании «холодной войны» в мире не наблюдается. С другой же стороны, утверждать о полном крахе либерализма также не приходится. Разумеется, сегодняшний либерализм неоднороден как никогда. В самом деле, с одной стороны, под либерализмом можно понимать и социально-политическое движение, существовавшее в определённую историческую эпоху, и философское течение, и даже совокупность институтов и процедур управления [3, С. 26]. При этом только в рамках второго из упомянутых выше направлений можно выделить две крупные составляющие, по-разному относящиеся к идее государственного вмешательства в экономику и социального государства [6, С. 3].

Относительно самой природы либерализма следует, по нашему мнению, согласиться с итальянским мыслителем левого направления К. Россели: «В самом упрощённом смысле либерализм можно определить как политическую теорию, которая, исходя из предлагаемой свободы человеческого духа, объявляет свободу высшей целью, высшим средством, высшим правилом человеческого общества. Целью, поскольку он намеревается добиться такого режима жизни общества, который обеспечивал бы всем людям полное развитие их личности. Средством, поскольку... либерализм рассматривает свободу не как естественную данность, а как становление, разви-

тие. Свободными не рождаются, а становятся. И остаться свободными можно, лишь поддерживая активным и бдительным сознание своей собственной независимости и постоянно пользуясь личными свободами» [4, С. 74]. В целом же в современном либерализме доминирует представление о человеке как экономическом существе, определяющими являются его качества как производителя и потребителя товаров и услуг [8, С. 5].

Либерализм, как часто отмечается, начинает свой анализ с индивида, которого считает основным субъектом социального действия. Согласно используемой либералами метафоре, мир состоит из множества независимых индивидов, которые тем или иным образом в тот или иной момент пришли к соглашению (заключили общественный договор) о взаимных обязательствах ради общего блага.

Отметим также, что либерализм зачастую представляют в виде доктрины «собственнического индивидуализма», т. е. как защиту договора и свободы рынка в интересах индивидов, интересующихся исключительно удовлетворением собственных потребностей. Однако такое представление является неполным, ибо центральная проблема либерализма, как высвечивает нам ее история, заключалась в утверждении суверенитета индивида, предстающего единственным судьей собственных интересов, и в выявлении оснований взаимодействия между индивидами вне опоры на абсолютный авторитет Церкви, государства или, как говорит Милль, вне понуждающего давления со стороны «общества» [5, С. 84]. Именно свободой индивида, а ,точнее, правом на личное пространство, объясняется во многом политика толерантности, хотя последняя ни в коей мере не является главным содержанием либерализма, как кажется очень многим в России.

Именно право на личное пространство, по нашему мнению, демонстрирует многообразие либерализма. В самом деле, с одной стороны из свобод индивида можно вывести «манчестерский либерализм», а с другой – современный лево-либерализм, главными чертами которого считаются толерантность и мультикультурализм, опять таки же во многом связаны с правом человека на личное пространство.

Кейнсианство, несмотря на всю свою противоречивость, по-прежнему воспринимается как разновидность (причём, не периферийная) либеральной идеологии. Как известно, «кейнсианский консенсус» определял управление экономикой в течение почти 30 послевоенных лет, и к концу 60-х годов кейнсианство превратилось в ортодоксальную теорию. Период 1948–1973 гг. стал самым процветающим в мировой экономической истории: реальный мировой ВВП рос в этот период в среднем на 5% год. Однако высокий уровень инфляции и безработицы в 70-х годах и крах управляемой МВФ системы фиксированных валютных паритетов положили конец этому «золотому веку». Кейнсианство было разрушено интеллектуальной контрреволюцией, возглавляемой теоретиком монетаризма М. Фридменом. Последний указывал, во-первых, на невозможность обеспечить постоянное снижение уровня безработицы путем повышения инфляции и, во-вторых, на наличие тесной связи между ростом денежной массы и спросом. По мнению М.Вулфа, опыт подтвердил истинность только первого положения. Сегодня в большинстве стран главной целью политики центральных банков является обеспечение стабильности цен, а не контроль над изменением денежных агрегатов [3, С. 26].

Во многом сходен с кейнсианством и так называемый социальный либерализм, хотя и ставить знак равенства между этими двумя явлениями нельзя. Отметим также, что термин «социальный либерализм», несмотря на солидный возраст данной дефиниции, до сих пор не имеет чёткого определения [7, С. 14]. Сторонники социальной версии либерализма, в отличие от сторонников классического либерализма, утверждают, что для реализации прав граждан далеко не всегда достаточно их собственных усилий. Экономической методологией социального либерализма является допущение и частной инициативы, и государственной активности, направленных на реализацию интересов отдельных индивидуумов и общества в целом [7, С. 15].

Таким образом, согласимся с тем, что либерализму в качестве теории присуща уникальная способность вбирать в себя новые разнообразные идеологии, приспосабливать их к себе и модифицировать. Так произошло, например, с феминистской, социалистической и энвироменталистской концепциями. Эта черта либерализма позволяет говорить не только о слабости, но и о силе либеральной политической теории [1, С. 58]. Как следствие, вспоминая М. Твена, можно утверждать, что «слухи о кончине либерализма выглядят несколько преувеличенными», в том числе и применительно к отечественным реалиям.

Список литературы:

[1] Додин Е.Я. Кризис либеральной политической доктрины / Е.Я. Додин // Культурология. – 2002. – № 2.
[2] Егоров А.Н. Отечественная историография российского либерализма начала XX века. Автореф. дис. … докт. ист. наук: 07.00.09. М., 2010.
[3] Зубченко Л.А. Вулф М. Экономическая история XX в.: от одного экономического либерализма к другому / Л.А. Зубченко // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 2: Экономика. Реферативный журнал. – 2001. – № 2.
[4] Кисельникова Т.В. Либеральный социализм (к истории вопроса) //Вестник Томского государственного университета. 2003. – № 276.
[5] Одар К. Индивидуальность и солидарность: Дж. Ст. Милль и новый «солидарный» либерализм / Катрин Одар // Философский журнал. – 2010. – № 2.
[6] Петренко А.А. Идея социальных прав человека в либеральных государственно-правовых учениях XX века. Автореф. дис. … канд. юр. наук: 12.00.01. Краснодар, 2012.
[7] Рубинштейн А.Я. Социальный либерализм: к вопросу экономической идеологии / А.Я. Рубинштейн // Общественные науки и современность. – 2012. – № 6.
[8] Чернавский М.Ю. Либерализм и консерватизм: социально-философский анализ. Автореф. дис. … докт. филос. наук: 09.00.11. М., 2009.
[9] Шамилева Р.К. Идея равенства и справедливости в западной либеральной и консервативной теориях / Р.К. Шамилева // Философия и общество. – 2008. – № 4.

TO THE QUESTION OF LIBERALISM VARIETY IN THE MODERN WORLD

E.A. Pahomova

Keywords: *liberal conceptions, politology*

The article takes a look at the problems of conception variety traditionally united into the category of liberal. The author analyses the interconnections between economic realities and political studies

УДК 378

Е.Н. Пронина, *к.ю.н., доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

КРЕДИТНО-РЕЙТИНГОВАЯ СИСТЕМА ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ ОБУЧЕНИЯ СТУДЕНТОВ

Ключевые слова: *педагогические технологии, высшее образование, оценка результатов обучения*

Интеграция в мировое образовательное пространство требует внедрения в учебный процесс современных педагогических технологий, позволяющих повысить качество знаний студентов, но система оценивания остается прежней и не всегда отвечает современным требованиям.

По мнению Е. Коваленко в целях повышения качества профессиональной подготовки студентов вузам необходимо использовать балльно-рейтинговую систему в качестве контроля знаний студентов[1].

В связи с этим актуальность исследования внедрения кредитно-рейтинговой системы[2] в качестве контроля знаний в вузе очевидна.

В качестве основных целей внедрения кредитно-рейтинговой системы организации учебного процесса (далее – КРСОУП) выступают:

– повышение качества обучения за счет интенсификации учебного процесса;

– активизации работы профессорско-преподавательского состава и студентов по обновлению и совершенствованию содержания и методов обучения;

– осуществление регулярного контроля и рейтинговой оценки качества обучения студентов при освоении ими основной образовательной программы по направлению подготовки.

К принципам, которые лежат в основе КРСОУП, можно отнести:

– *структурирование* содержания каждой учебной дисциплины на относительно обособленные части – дисциплинарные модули;

– *интенсификацию самостоятельной работы студентов* за счет более рациональной организации обучения и постоянного контроля его результатов;

– *рейтингование достигнутых результатов обучения* для повышения мотивации студентов к освоению учебных курсов, а также для своевременной коррекции содержания и методики преподавания;

– *регулярность и объективность оценки* результатов работы студентов;

– *строгое соблюдение исполнительской дисциплины* всеми участниками образовательного процесса (студенты, профессорско-преподавательский состав, учебно-вспомогательный и административно-управленческий персонал вуза).

Основными задачами внедрения КРСОУП в Волжской государственной академии водного транспорта мы видим следующие:

– внедрить гибкую систему организации учебного процесса и непрерывную рейтинговую систему контроля и оценки академической успеваемости студентов с учетом специфики учебной программы;

---

[1] Коваленко Е. Инновационные образовательные технологии и их внедрение в вузе. www universitys.ru/Kovalenko.pdf

[2] Кредитно-рейтинговая система и балльно-рейтинговая система как правило используются как тождественные понятия. Однако некоторые авторы полагают, что правильнее вести речь о кредитно-рейтинговой системе.

– внедрить стобалльную шкалу объективной абсолютной и критериальной оценки знаний студентов;

– внедрить агрегированную оценку трудоемкости учебных программ и их отдельных составляющих в виде академических кредитов;

– внедрить систему рейтингов как универсальных усредненных обобщенных показателей академической успеваемости студентов;

– внедрить систему непрерывного контроля качества знаний студентов с присвоением студентам установленных соответствующих академических кредитов по соответствующим учебным дисциплинам на основе результирующих оценок итоговых контролей и др.

Соответственно КРСОУП призвана обеспечить реализацию следующих функций:

– стимулировать творческую работу студентов;

– активизировать их самостоятельную и исследовательскую деятельность;

– повысить эффективность систематической самостоятельной работы студентов;

– повысить ответственность студентов, преподавателей и всех подразделений ВГАВТ в обеспечении высокого качества образовательного процесса;

– повысить и обеспечить высокое качество знаний студентов ВГАВТ, адекватное международным образовательным критериям и современным потребностям;

– обеспечить сопоставимость, равноценность, следовательно, и взаимопризнание обобщенных и усредненных показателей качества знаний студентов ВГАВТ на международном уровне;

– стимулировать профессорско-преподавательский состав ВГАВТ для разработки и/или пересмотра уже разработанных учебных программ по модульному принципу, вести учебный процесс по КРСОУП, а также осуществить непрерывный контроль и обеспечить высокое качество знаний студентов.

Для эффективного функционирования системы необходимо наличие:

1) нормативных и инструктивно-методических документов по применению системы;

2) современного учебно-методического комплекса по каждой из дисциплин. В частности по каждой дисциплине должны быть в наличии: а) тематические программы (указывается трудоемкость в кредитах), в том числе, указываются цели освоения данной дисциплины; б) список общих и специальных компетенций, которые студент должен освоить по данной дисциплине; в) материалы для аудиторной работы: тексты лекций (в том числе и в электронном виде), планы семинарских занятий, мультимедийное сопровождение аудиторных занятий, раздаточный материал; г) материалы для самостоятельной работы студентов: наборы текстов домашних заданий, материалы самоконтроля по каждой дисциплине, типовые модели рефератов, курсовых работ, эссе и критерии их оценивания; д) учебные электронные материалы в электронной библиотеке института; е) материалы для контроля знаний: письменные контрольные задания, письменные и электронные тесты, экзаменационные билеты; ж) материалы для работы на практиках: планы и программы проведения практик, формы отчётной документации;

3) материально-технической базы, обеспечивающей реализацию в учебном процессе современных образовательных технологий и информатизацию всех процессов функционирования системы.

Бально-рейтинговая система оценивания предполагает полную обеспеченность учебного процесса методическими материалами.

Кредино-рейтинговая система (балльно-рейтинговая) – это технология непрерывного (кумулятивного) оценивания знаний студента (рейтинг (от англ. «rating» – оценивать)). Таким образом, рейтинг – это индивидуальный количественный показатель.

Рейтинговая система оценки знаний – система накопления условных единиц (баллов) знаний в течение всего аттестуемого периода, так как в зависимости от количества баллов, полученных за каждый выполненный вид учебной деятельности, студент

по завершении курса получает адекватную совокупную оценку за прилежание, учебную активность и уровень усвоения материала, т. е. рейтинговая система нацелена в первую очередь на повышение мотивации студентов к освоению образовательных программ путем более высокой дифференциации оценки их учебной работы[1].

Кредитно-рейтинговая система оценки знаний в силу своей открытости и гласности – один из способов определения уровня подготовки каждого студента на каждом этапе учебного процесса. Она позволяет усилить мотивацию учебной деятельности путем более четкой дифференциации оценки результатов учебной работы каждого студента, уменьшить влияние субъективных факторов со стороны преподавателя, что способствует повышению качества обучения.

Кредитно-рейтинговую систему следует рассматривать не только как контроль за знаниями, но и как средство управления профессионально-личностным развитием студентов.

Кредитно-рейтинговая система оценки качества учебной работы может распространяться и на студентов, переведенных на индивидуальное обучение.

Анализ практики показывает, что при разработке балльно-рейтинговой системы оценки успеваемости кафедры и отдельные преподаватели должны учитывать следующие моменты:

– кафедры в зависимости от специфики преподаваемых дисциплин устанавливают виды текущего контроля и их стоимость в баллах;

– стоимость посещения каждого занятия рассчитывается как частное от деления установленной за посещение занятий суммы баллов на количество планируемых учебных занятий;

– по каждому виду учебной работы максимальное количество баллов выставляется при условии выполнения его на «отлично»;

– при неудовлетворительной оценке за выполнение какого-либо вида текущего контроля баллы не начисляются;

– кафедра вправе объявить выполнение каких-либо заданий обязательными. В случае невыполнения или получении неудовлетворительной оценки за выполнение таких обязательных заданий итоговая оценка будет неудовлетворительной независимо от суммы баллов, набранных на других видах текущего контроля.

Максимальный рейтинговый балл доводится до студентов в начале семестра. Одновременно студенты должны быть ознакомлены с реальным рейтинговым баллом, соответствующим каждой из положительных оценок, и минимальным количеством баллов, ниже которого оценка их деятельности становится неудовлетворительной. Преподаватель ведет учет реального рейтингового балла индивидуально и по окончании семестра выставляет итоговую оценку по совокупности проделанной студентом работы.

При этом студенты имеют возможность осуществлять самоконтроль, корректировать свою работу, становясь тем самым активным субъектом. Они должны своевременно информироваться преподавателем об изменении своего рейтинга, что является одним из основных факторов активизации их самостоятельной работы.

Для контроля и оценки качества знаний студентов ВГАВТ, обучающихся по КРСОУП, при всех формах контроля качества знаний студентов может использоваться традиционная система оценок: «отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно», «зачтено» и «незачтено». Однако для обеспечения сопоставимости с международной системой оценки знаний студентов наряду с традиционной системой оценки вводится стобалльная система. Результаты всех видов учебной деятельности студентов оцениваются рейтинговыми баллами (см. таблицу 1).

---

[1] Ефремова Ж.Д. Рейтинговая система оценки знаний как фактор повышения эффективности обучения в высшей школе (из опыта работы) www. ostu. ru./filial/livny/…/index.htm.

Таблица 1

Перевод баллов 100-балльной шкалы в их числовые коэффициенты и буквенные оценки

<table>
<tr><th>Оценка в 100-балльной шкале</th><th>Оценка в традиционной шкале</th><th>Буквенные эквиваленты оценок в шкале ECTS[1] (% успешно аттестованных)</th></tr>
<tr><td>84–100</td><td>5 (отлично)</td><td rowspan="3">A (отлично)
B (очень хорошо)
C (хорошо)
D (удовлетворительно)
E (посредственно)</td></tr>
<tr><td>67–83</td><td>4 (хорошо)</td></tr>
<tr><td>50–66</td><td>3 (удовлетворительно)</td></tr>
<tr><td>0–49</td><td>2 (неудовлетворительно)</td><td>FX – неудовлетворительно с возможной пересдачей
F – неудовлетворительно с повторным изучением дисциплины</td></tr>
</table>

Каждая буквенная оценка по шкале ECTS означает:

A «Отлично» («Превосходно») – теоретическое содержание курса освоено полностью, без пробелов, необходимые практические навыки работы с освоенным материалом сформированы, все предусмотренные программой обучения учебные задания выполнены, качество их выполнения оценено числом баллов, близким к максимальному.

B «Очень хорошо» («Отлично») – теоретическое содержание курса освоено полностью, без пробелов, необходимые практические навыки работы с освоенным материалом в основном формированы, все предусмотренные программой обучения учебные задания выполнены, качество выполнения большинства из них оценено числом баллов, близким к максимальному.

C «Хорошо» – теоретическое содержание курса освоено полностью, без пробелов, некоторые практические навыки работы с освоенным материалом сформированы недостаточно, все предусмотренные программой обучения учебные задания выполнены, качество выполнения ни одного из них не оценено минимальным числом баллов, некоторые виды заданий выполнены с ошибками.

D «Удовлетворительно» – теоретическое содержание дисциплины освоено частично, но пробелы не носят существенного характера, необходимые практические навыки работы с освоенным материалом в основном сформированы, большинство предусмотренных программой обучения учебных заданий выполнено, некоторые из выполненных заданий, возможно, содержат ошибки.

E «Посредственно». – теоретическое содержание курса освоено частично, некоторые практические навыки работы не сформированы, многие предусмотренные программой обучения учебные задания не выполнены, либо качество выполнения некоторых из них оценено числом баллов, близким к минимальному.

Fx «Условно неудовлетворительно», с правом пересдачи – теоретическое содержание курса освоено частично, необходимые практические навыки работы не сформированы, большинство предусмотренных программой обучения: учебных заданий не выполнено либо качество их выполнения оценено числом баллов, близким к минимальному; при дополнительной самостоятельной работе над материалом курса возможно повышение качества выполнения учебных заданий.

[1] ECTS (англ. European Credit Transfer and Accumulation System – Европейская система перевода и накопления кредитов) – общеевропейская система учёта учебной работы студентов при освоении образовательной программы или курса.

F «Безусловно неудовлетворительно», без права пересдачи – теоретическое содержание курса не освоено. Необходимые практические навыки работы не сформированы, все выполненные учебные задания содержат грубые ошибки, дополнительная самостоятельная работа над материалом курса не приведет к какому-либо значимому повышению качества выполнения учебных заданий.

Следует отметить, что оценки ставятся в соответствующих ведомостях только целыми числами. Что касается организации учебного процесса при КРСОУП, то можно применять следующие формы контроля качества знаний студентов:

– текущий контроль;

– промежуточный контроль;

– итоговый контроль.

Набранная сумма баллов используется для определения итоговой оценки. В качестве шкалы итоговых оценок предлагается использовать принятую в России пятибалльную шкалу и несколько модифицированную систему ECTS, принятую в большинстве стран Европы.

Рейтинг по дисциплине и другим видам учебной работы студента служит оценкой академической успеваемости, используемой для расчета рейтинга за соответствующий семестр.

Рейтинг за семестр является оценкой успеваемости студента по всем видам учебной работы, предусмотренной учебным планом.

При изучении одной дисциплины студент может получить не более 100 баллов. При этом большую часть баллов студент получает в течение семестра, около 1/3 – итоговая аттестация.

В рейтинг идут баллы, полученные с первого раза и в установленный срок.

При изучении одной дисциплины студент может получить не более 100 баллов. При этом большую часть баллов студент получает в течение семестра, около 1/3 – итоговая аттестация.

Студент считается аттестованным по дисциплине, если его средневзвешенная оценка за семестр не менее 50 баллов. При этом студенту:

– засчитывается трудоемкость дисциплины по учебному плану в зачетных единицах;

– выставляется семестровая средневзвешенная оценка в 100-балльной шкале, характеризующая качество освоения студентом знаний, умений и компетенций по данной дисциплине и учитывающая оценки текущей успеваемости студента и промежуточной аттестации.

Для успешной аттестации студенту необходимо, кроме того, достичь обязательного минимума уровня освоения учебного материала в виде оценки 50 баллов (удовлетворительно – в традиционной шкале) по итогам сдачи зачета и экзамена по дисциплине.

Кафедра вправе устанавливать другие обязательные требования, например, «выполнение всех практических заданий», «успешное прохождение всех текущих аттестаций» и др., о чем обязана оповестить студента через лист контрольных мероприятий.

В некоторых вузах в рейтинг идут баллы, полученные с первого раза и в установленный срок.

Занятия, пропущенные по уважительной причине, отрабатываются по инициативе студента по направлению учебной части института. Баллы, полученные на отработке, идут в рейтинг.

В некоторых вузах по решению кафедры студенты, имеющие высокий рейтинг по дисциплине (от 90%) могут быть (с их согласия) освобождены от сдачи экзамена. Для получения оценки «отлично» требуется сдача экзамена. В других вузах экзамен является обязательным независимо от количества набранных баллов.

Рейтинг за семестр является оценкой успеваемости студента по всем видам учебной работы, предусмотренной учебным планом.

При наличии у студента, не набравшего, или набравшего мало баллов на завершающем этапе изучения учебной дисциплины, документально подтвержденной уважительной причины (болезнь, отъезд на сборы, соревнования) учебная часть института продлевает ему сроки сдачи пропущенного текущего контроля с обязательным оповещением об этом студента и соответствующего преподавателя (кафедры).

Студент, без уважительной причины не выполнивший текущие контроли и не набравший минимальное количество баллов, требуемых для получения зачета или экзаменационной оценки по окончании изучения дисциплины, только на компенсационной основе может быть допущен к повторному ее изучению. При его отказе от этого или при повторном получении неудовлетворительной оценки его отчисляют из института[1].

Для внедрения бально-рейтинговой технологии оценки знаний студентов по модулям программы учебной дисциплины «Российское предпринимательское право» предлагается использовать методику, разработанную В.М. Журавлевым и Я.Ю. Белозеровой[2].

Переход на новую систему обучения качественно не изменит содержание учебных дисциплин: количество часов, лекционных и семинарских занятий остается прежним.

Введение балльно-рейтинговой системы является первым этапом на пути к полномасштабному переходу на обучение системе зачетных единиц. Кроме того, в перспективе обязательным условием аттестации и аккредитации абсолютно всех вузов будет предоставление результатов по данной системе[3].

В заключении отметим, что балльно-рейтинговая технология позволяет студентам: а) понимать систему формирования оценок по дисциплинам и другим видам занятости с целью получения итоговых оценок; б) осознать необходимость систематической работы по выполнению учебного плана на основании знания своей текущей рейтинговой оценки по каждой дисциплине и ее изменение из-за несвоевременного освоение материала; в) своевременно оценить состояние своей работы по изучению дисциплины, выполнению всех видов учебной нагрузки до начала экзаменационной сессии; г) в течении семестра вносить коррективы по организации текущей самостоятельной работы.

Дает возможность преподавателям: а) планировать (подробно) учебный процесс по конкретной дисциплине и стимулировать работу студентов за систематическую работу; б) своевременно вносить коррективы в организацию учебного процесса по результатам текущего рейтингового контроля; в) объективно определять итоговую оценку по дисциплине с учетом систематической работы; г) обеспечить градацию оценки уровня знаний по сравнению с традиционной системой.

Таким образом, использование рейтингового контроля и оценки можно повысить уровень мотивации к изучению предмета. Результаты могут быть засчитаны в качестве итоговой оценки по семестровому зачету и как следствие – в качестве итоговой экзаменационной оценки. И при использовании бально-рейтинговой системы можно следить за динамикой успеваемости и группы в целом и каждого студента, озвучивание результатов рейтинга позволит повысить активность студентов и внести в процесс обучения момент соревнования, выявляя лучших и отстающих студентов.

---

[1] Васильева О.С. Бально-рейтинговая система // Психологический вестник РГУ, 2008. – №3. – С. 45.

[2] Планирование и организация учебного процесса с использованием зачетных единиц (кредитов) и балльно-рейтинговой системы: метод. указания / сост.: В.М. Журавлев, Я.Ю. Белозерова; под ред. В.М. Журавлева. – Красноярск : ИПК СФУ, 2009. – 47 с.

[3] Бально-рейтинговая система оценивания результатов обучения // http://www.allbest.ru/

Принципиальное различие между традиционной системой оценивания учебных достижений и педагогическими измерениями заключается в том, что в первом случае речь идет о качественном оценивании учебных достижений обучающихся, а во втором – о получении количественных показателей уровня учебных достижений. И одна, и другая системы контроля обладают как достоинствами, так и недостатками.

Традиционные методы, как известно, базируются на взаимодействии обучающегося и педагога, и это является достоинством для развития коммуникативных способностей студентов, простоты и оперативности получения результатов. Однако они нацелены исключительно на получение качественных эквивалентов оцениваемых свойств обучающихся, но не на количественное измерение, поэтому результаты такого контроля невозможно сравнить между собой. На фоне возрастания роли педагогических измерений достигается понимание того, что традиционные средства контроля имеют низкий обучающий потенциал, сдерживающий развитие инновационных методов обучения, не обеспечивают условий для самоконтроля и самоуправления. К числу существенных недостатков, несовместимых с современными направлениями модернизации внедрения кредитно-рейтинговой системы обучения, можно отнести следующие: проявление субъективизма преподавателя, недостаточность средств контроля, адекватных компетентностному подходу в обучении, отсутствие единых шкал и критериев оценивания, слабое обеспечение самооценки и самокоррекции результатов учебной деятельности и др. В отличие от традиционных современные технологии оценки качества обучения базируются на квалиметрическом (количественном) подходе, целью которого является получение численных эквивалентов, которые можно отождествить с предметной или межпредметной подготовленностью.

На основании проведенных исследований с учетом условий кредитно-рейтинговой системы обучения (асинхронная схема организации учебного процесса, выбор последовательности изучения дисциплин); возможность за меньший срок освоить образовательную программу; личное участие студента в формировании своего учебного плана; большая свобода в выборе учебных дисциплин; возможность выбора преподавателей, обеспечивающих учебный процесс; вовлечение в учебный процесс академических консультантов (тьюторов), с учетом недостатков в традиционном проведении контроля нами разработан *комплекс диагностики учебных достижений*.

При модульной системе обучения используется рейтинговая оценка знаний, умений и навыков, при которой учитываются все виды учебной деятельности студента (аудиторной и внеаудиторной), оцениваемые определенным количеством баллов. Рейтинг – индивидуальный кумулятивный индекс студента, формируемый по результатам обучения. Рейтинг постоянно изменяется в зависимости от итогов повседневной работы студента.

Список литературы:

[1] Коваленко Е. Инновационные образовательные технологии и их внедрение в вузе. www universitys.ru/Kovalenko.pdf
[2] Кредитно-рейтинговая система и балльно-рейтинговая система как правило используются как тождественные понятия. Однако некоторые авторы полагают, что правильнее вести речь о кредитно-рейтинговой системе.
[3] Ефремова Ж.Д. Рейтинговая система оценки знаний как фактор повышения эффективности обучения в высшей школе (из опыта работы) www. ostu. ru./filial/livny/…/index.htm.
[4] ECTS (англ. European Credit Transfer and Accumulation System – Европейская система перевода и накопления кредитов) — общеевропейская система учёта учебной работы студентов при освоении образовательной программы или курса.
[5] Васильева О.С. Бально-рейтинговая система // Психологический вестник РГУ, 2008. - № 3. - С. 45.
[6] Планирование и организация учебного процесса с использованием зачетных единиц (кредитов) и бально-рейтинговой системы : метод. указания / сост. : В. М. Журавлев, Я. Ю. Белозерова ; под ред. В. М. Журавлева. – Красноярск : ИПК СФУ, 2009. – 47 с.

[7] Бально-рейтинговая система оценивания результатов обучения // http://www.allbest.ru/

CREDIT AND RATING ASSESSMENT SYSTEM OF RESULTS IN THE LEARNING PROCESS AMONG STUDENTS

E.N. Pronina

Keywords: *teaching technologies, higher education, assessment system of results in the learning process*

Integrating into the world education space involves developing modern teaching technologies which enable students to improve their knowledge and skills. Nevertheless, practice shows that the assessment system remains the same and does not always meet new requirements.

УДК 378:371

***Ф.С. Сосенков**, к.ю.н, заведующий кафедрой ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

О ПАТРИОТИЧЕСКОМ ВОСПИТАНИИ СТУДЕНТОВ И КУРСАНТОВ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Ключевые слова: *патриотическое воспитание, высшее образование, транспорт*

Патриотическое воспитание является важной частью воспитательного процесса. Вопросам патриотического воспитания вообще и патриотического воспитания молодежи в частности посвящены многочисленные нормативные правовые акты, неизменным к рассматриваемому процессу остается интерес в педагогической науке. В рамках данной статьи рассматриваются мероприятия, проведение которых могло бы способствовать патриотическому воспитанию студентов и курсантов образовательных учреждений морского и речного транспорта.

Патриотизм – одна из наиболее значимых, непреходящих ценностей, присущих всем сферам жизни общества и государства, является важнейшим духовным достоянием личности, характеризует высший уровень ее развития и проявляется в ее активно-деятельностной самореализации на благо Отечества. Патриотизм олицетворяет любовь к своему Отечеству, неразрывность с его историей, культурой, достижениями, проблемами, притягательными и неотделимыми в силу своей неповторимости и незаменимости, составляющими духовно-нравственную основу личности, формирующими ее гражданскую позицию и потребность в достойном, самоотверженном, вплоть до самопожертвования, служении Родине.[1] Важнейшей составной частью воспитательного процесса является формирование патриотизма, который имеет огромное значение в социально-гражданском и духовном развитии личности обучаемого, то есть патриотическое воспитание.

Патриотическое воспитание в специальной литературе определяется как целена-

[1] Габдрафикова Л.С., Пантелева Л.А., Муравлева В.В. Политическое воспитание как направление духовно-нравственного воспитания детей и молодежи // Региональное образование XXI века: проблемы и перспективы. – №1(1). – 2009. С. 63.

правленный процесс формирования у молодежи чувства национальной гордости, гражданского достоинства, любви к Отечеству, своему народу и его защите.[1]

Вопросам патриотического воспитания граждан Российской Федерации в целом и молодежи в частности уделяется внимание во многих действующих нормативных правовых актах: федеральных законах от 28.03.1998 №53-ФЗ «О воинской обязанности и военной службе», от 05.12.2005 №154-ФЗ «О государственной службе российского казачества», от 11.08.1995 №135-ФЗ «О благотворительной деятельности и благотворительных организациях», от 27.05.1998 №76-ФЗ «О статусе военнослужащих»; указах Президента РФ от 20.10.2012 №1416 «О совершенствовании государственной политики в области патриотического воспитания», от 16.05.1996 №727 «О мерах государственной поддержки общественных объединений, ведущих работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи», от 19.12.2012 №1666 «О стратегии государственной национальной политики Российской Федерации на период до 2025 года»; постановлениях Правительства РФ от 05.10.2010 №795 «О государственной программе «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2011-2015 годы», от 24.07.2000 №551 «О военно-патриотических молодежных и детских объединениях», приказе Росмолодежи от 06.10.2010 №158-а «Об утверждении Регламента Федерального агентства по делам молодежи» и других.

Немаловажную роль в патриотическом воспитании молодежи играют образовательные учреждения. Воспитание находится в органическом единстве с обучением, в процессе которого не только усваиваются знания, но и формируются убеждения, моральные качества, черты характера[2]. Вопросы патриотического воспитания обучающихся вызывает неизменный интерес в научной литературе, диссертационных исследованиях.[3]

Вместе с тем уровень знаний о Великой Отечественной войне у современной учащейся молодежи, даже в образовательных учреждениях среднего и высшего профессионального образования, достаточно невысок. Этому есть различные объяснения: сокращение часов на изучение Отечественной истории в школах, отсутствие интереса к чтению художественной и научно-популярной литературы о войне, низкий научный уровень современных фильмов о Великой Отечественной войне, которые снимаются без соответствующих консультантов (историков, военных и др.) и прочие.

Восполнению пробелов в знаниях о войне 1941–1945 гг., повышению патриотического духа студентов и курсантов, чувства гордости за свою страну могло бы, на наш взгляд, способствовать проведение мероприятий, изложенных ниже. Особенностью их является то, что для наглядности, осознания значимости избранных студентами и курсантами транспортных специальностей, особое внимание следует уделить вкладу

---

[1] См.: Полонский В.М. Словарь по образованию и педагогике / В.М.Полонский. – М.: Высш.шк., 2004. С. 90.

[2] См.: Педагогическая энциклопедия. Гл.ред. А.И. Каиров и Ф.Н.Петров. М., «Советская энциклопедия», 1964. Т.1. С. 383.

[3] См.: Агапова Г.В. К вопросу о патриотическом воспитании студенческой молодежи // Известия Российского государственного педагогического университета им.А.И.Герцена. – 2007. – №43-2; Аманбаева Л.И. Гражданское воспитание учащейся молодежи в современных социальных условиях. Дисс…докт.пед.наук. Якутск, 2002; Дьяченко В.В. Теория и практика патриотического воспитания в современной России. Дисс…докт.пед.наук. М., 2001; Егошина Н.Г. Интернациональное воспитание как важная составляющая процесса патриотического воспитания молодежи // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2012. – №4; Еркибаева Г.Г. Воспитание любви к своему Отечеству, народу, родным и близким – основа патриотического воспитания // Перспективы науки. – 2011. – №20; Мельчакова И.В. Военно-патриотическое воспитание молодежи средствами культурно-досуговой работы. Дисс…канд. пед.наук. М., 2003; Микрюков В.Ю. Теория и практика военно-патриотического воспитания учащихся в современной России. Дисс…докт.пед.наук. М., 2009; Слоневская Е.Р. Гражданско-патриотическое воспитание студентов в образовательном воспитании студентов // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 3: Педагогика и психология. – 2008. №7 и др.

водного транспорта в общее дело победы, рассказать о подвигах моряков и речников в годы войны, студентов, курсантов, выпускников и преподавателей транспортных вузов и училищ. Приведенные в данном сообщении мероприятия касаются больше речного транспорта, что, однако, предполагает проведение аналогичных встреч, лекций, публикаций, концертов, посвященных любой другой транспортной отрасли.

1) *Кураторские часы* с тематикой «Морской и речной транспорт в годы Великой Отечественной войны», «Вуз (техникум) в годы войны», «Герои моряки и речники».

Подобную лекцию-беседу с группой студентов или курсантов можно построить по следующему плану.

а) Краткая характеристика речного транспорта в предвоенные годы: грузооборот, пассажирооборот, оснащение, роль в жизни страны.

б) Начало войны. Массовые обращение речников в военкоматы и политотделы пароходств с просьбой направить на фронт (целые экипажи порой давали такие радиограммы из плавания).

в) В ходе боевых действий возникает необходимость в создании и усилении на прифронтовых реках и озерах специальных воинских формирований – речных и озерных флотилий. Сотни лучших судов речного флота после переоборудования на судоремонтных заводах пароходств передаются командованию ВМФ, причем большей частью они вошли в состав военных флотилий с экипажами. В ряде случаев эти суда составили основное ядро вновь сформированных флотилий.

г) Оставшиеся в составе пароходств суда также по-боевому выполняют задания воинского командования и гражданского руководства. На речной флот возложены большие надежды по перевозке воинских и иных грузов, эвакуации граждан и предприятий в тыл и др.

В условиях, когда многих опытных речников направляют на фронт, их место занимает молодежь, женщины, а также пенсионеры. Среди примеров можно назвать молодого кочегара парохода «Иваново» Северо-Западного пароходства Солоникина, который, чтобы не сорвать срочный рейс, бессменно выстоял пять вахт, получая лишь кратковременный отдых (об этом даже сообщало 4 августа 1941 года Совинформбюро). Не редкостью стали полностью женские экипажи.

д) Необходимо осветить роль флотилий в обороне Ленинграда, битве за Сталинград, Днепр и других сражениях, иллюстрируя конкретными примерами, по возможности именно поступками сверстников студентов и курсантов, и документами. Например, в октябре 1942 года «Правда» пишет: «Никогда наш народ не забудет стойких и бесстрашных сынов Волги, прославивших себя в боях за Сталинград. Плечом к плечу с воинами Красной Армии волжские речники ведут борьбу с ненавистными немецкими оккупантами».

е) Речники в рядах армии и флота. Среди многих речников, призванных в годы войны на фронт, 96 удостоились звания Героев Советского Союза. До войны 44 из них трудились на судах, 19 были рабочими судоремонтных заводов, портов, 17 – служащими, 4 – бойцами военизированной охраны транспорта, 12 – студентами средних и высших учебных заведений речного транспорта. Обязательно нужно рассказать о героях-воспитанниках конкретного вуза или училища, его выпускниках.

Ощутимую помощь кураторам в подготовке встреч со студентами могут оказать книга «Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1981», а также соответствующие ресурсы сети Интернет.

2) *Встречи студентов и курсантов с ветеранами.* При проведении таких мероприятий есть смысл объединять группы и даже потоки. Организовать такие встречи кураторам могут помочь советы ветеранов учебных заведений, пароходств и иных предприятий транспортной отрасли.

3) *Возложения цветов к памятникам и мемориальным доскам.* Такие памятные места есть практически в каждом учебном заведении и в каждом населенном пункте. Чтобы данные мероприятия не выглядели «сухими» и «казенными», необходимо ши-

роко привлекать к ним студенческие профсоюзы, студенческие клубы и иные общественные организации. Можно также организовать экспедиции к местам боевой славы (особенно в учебных заведениях географически близких к местам боев).

4) *Просветительская работа на тему Великой Отечественной войны на страницах газет вузов и училищ (циклы статей) и сайтах учебных заведений.* Особое внимание, думается, нужно уделить сайтам, поскольку Интернет для многих студентов и курсантом становится «вторым миром». Как правило, у учебных заведений есть два сайта – официальный и неофициальный. Задача в данном случае состоит в том, чтобы разместить публикации и иную информацию, в том числе на неофициальных сайтах, особо часто посещаемых обучаемыми.

5) *Викторины на тему роли транспорта в годы Великой Отечественной войны.* Добиваясь массовости, их можно проводить также со страниц институтских газет или размещая задания на сайтах. Как вариант – конкурс рефератов с соответствующей тематикой. В данном случае можно мотивировать обучающихся ценными призами и льготами при сдаче экзаменов и зачетов по истории.

6) *Организация экскурсий в музеи* училищ и вузов, во многих из которых присутствует экспозиция, посвященная Великой Отечественной войне (например, памяти М.П.Девятаева в Казанском филиале ФГОУ ВПО «ВГАВТ»). Представляется, в музеях пароходств и иных транспортных предприятий с радостью провели бы экскурсии со студентами и курсантами.

На наш взгляд, реализация представленных в данном сообщении мероприятий, направленных на развитие патриотического духа студентов и курсантов, развивает также их кругозор и общую культуру, а также вызывает чувство гордости избранными специальностями. Очевидно, что наибольший воспитательный эффект от встреч, лекций, викторин, будет достигнут в том случае, если их проводить систематически и к другим праздникам и памятным датам (День защитника Отечества, дни воинской славы и т.д).

Список литературы:

[1] Агапова Г.В. К вопросу о патриотическом воспитании студенческой молодежи // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2007. – №43-2.
[2] Аманбаева Л.И. Гражданское воспитание учащейся молодежи в современных социальных условиях. Дисс…докт.пед.наук. Якутск, 2002.
[3] Габдрафикова Л.С., Пантелева Л.А., Муравлева В.В. Политическое воспитание как направление духовно-нравственного воспитания детей и молодежи // Региональное образование XXI века: проблемы и перспективы. – №1(1). – 2009.
[4] Дьяченко В.В. Теория и практика патриотического воспитания в современной России. Дисс…докт.пед.наук. М., 2001.
[5] Егошина Н.Г. Интернациональное воспитание как важная составляющая процесса патриотического воспитания молодежи // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2012. – №4.
[6] Еркибаева Г.Г. Воспитание любви к своему Отечеству, народу, родным и близким – основа патриотического воспитания // Перспективы науки. – 2011. – №20.
[7] Мельчакова И.В. Военно-патриотическое воспитание молодежи средствами культурно-досуговой работы. Дисс…канд. пед.наук. М., 2003.
[8] Микрюков В.Ю. Теория и практика военно-патриотического воспитания учащихся в современной России. Дисс…докт.пед.наук. М., 2009.
[9] Педагогическая энциклопедия. Гл.ред. А.И. Каиров и Ф.Н.Петров. М., «Советская энциклопедия», 1964. Т.1.
[10] Полонский В.М. Словарь по образованию и педагогике / В.М.Полонский. – М.: Высш.шк., 2004.
[11] Слоневская Е.Р. Гражданско-патриотическое воспитание студентов в образовательном воспитании студентов // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 3: Педагогика и психология. – 2008. №7.

PATRIOTIC EDUCATION OF STUDENTS AND CADETS OF MARITIME COLLEGES

F.S. Sosenkov

Keywords: patriotic education, higher education, transport

Patriotic education is an important part of the educational process. Numerous legal acts include issues of patriotic education as such and patriotic education of young people in particular. It is still the most essential question of pedagogical science. The article takes ca look at various activities aiding patriotic education of students and cadets of maritime colleges.

УДК 378

А.В. Тихонов, *кандидат политических наук, Начальник управления по внеучебной (воспитательной) работе» ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ ВЫЗОВЫ РОССИЙСКОЙ СТУДЕНЧЕСКОЙ МОЛОДЕЖИ

Ключевые слова: *глобализация, новое поколение, социокультурные вызовы*

Статья исследует основные проблемы формирования поколения нового типа в условиях глобализации.

Исследование проблем молодежи в последние десятилетия представляет особый научный интерес. Очень часто эти проблемы рассматриваются сквозь призму изучения перспектив развития самого общества, что обусловлено особым статусом и ролью данной социально-возрастной группы. Выступая в роли аккумулятора и индикатора социальных изменений, молодое поколение рассматривается в качестве базового ресурса развития и модернизации любого государства.

В условиях глобальной информатизации и жесткой конкуренции за новые идеи, технологии, эффективные способы организации экономической и общественной жизни Россия сегодня испытывает острую необходимость в формировании молодого поколения нового формата, обладающего выраженным инновационным потенциалом и форсайт-мышлением. Однако процесс формирования поколения нового типа осложняется целым рядом проблем, среди которых особое место занимают проблемы, обусловленные объективными социокультурными трансформациями.

Рассматривая особенности молодежи как особой социально-возрастной группы, российский исследователь Ю.А. Зубок высказывает мнение, что «специфика молодежи состоит в транзиции, т.е. переходе от одного этапа жизнедеятельности к другому, предполагающем последовательное изменение социального статуса, результатом которого становится достижение социальной зрелости» [1]. В нашей стране процесс транзиции представителей молодого поколения долгое время происходил на фоне затянувшейся разбалансировки нравственного пространства и атомизации общества, а также кризиса классических социальных институтов, что подтверждается самим государством. В Стратегии государственной молодежной политики в Российской Федерации до 2016 года констатируется, что «традиционная система образования и воспитания, ровно как и государственная молодежная политика и общественные организации, в переходный период развития России не смогли обеспечить целенаправленного вос-

питания самостоятельной, идейной, ответственной молодежи и ее подготовки к жизни в самоорганизованном обществе» [2].

В связи с этим особую актуальность в настоящее время приобретает задача построения новой системы и новых подходов в работе с молодежью. Для формирования эффективной системы требуется не только четко представлять общие задачи в области воспитания молодежи, но также учитывать спектр актуальных социокультурных проблем. В данной работе мы не будем формулировать весь перечень, а сосредоточимся на анализе трех основных проблем, которые должны, на наш взгляд, определять направления и характер построение обозначенной системы.

1. Разбалансировка ценностей. Отсутствие сбалансированного и четкого духовно-нравственного стержня сегодня приводит к тому, что безусловные авторитеты прошлого и настоящего подвергаются сомнению, стираются традиционные морально-этические границы. Возникший вакуум молодые люди заполняют спонтанной системой координат, определяющей новые границы дозволенного и запрещенного. Можно с уверенностью говорить о формировании и укреплении в сознании современной российской молодежи новой системы координат, основанной на принципах прагматизма, рыночного реализма и удовлетворения потребности в развлечениях. Исследование этих тенденций можно обнаружить в научных работах Н.Н. Зарубиной. По ее мнению «Новым фактором подрыва этики ответственности среди молодежи стала приобретенная молодежной культурой потребительская и коммерческая составляющая. Она обусловлена, во-первых, превращением молодежи в самостоятельного потребительского субъекта, во-вторых, превращением молодости с ее привлекательными свойствами – физической красотой и силой, здоровьем, энергией, мобильностью, оптимизмом и т.д. – в коммерческий бренд» [3].

2. Социальная апатия молодежи.

Многие исследователи сходятся во мнении, что молодежь является социальным аккумулятором глубинных трансформаций, происходящих в обществе, носителем критических настроений, инновационных идей. Однако на данном этапе истории конструктивная энергия российской молодежи используется малоэффективно в силу ряда факторов. Так, по данным Концепции федеральной целевой программы «Молодежь России» на 2011-2015 гг. в настоящий момент доля молодых людей, активно участвующих в жизни общества, составляет менее семи процентов от общей численности молодежи. Эта тенденция проявляется во всех сферах жизни молодого человека – гражданской, профессиональной, культурной, семейной [4].

Сложные механизмы социальной идентификации и интеграции, многочисленные фильтры, с одной стороны, и отсутствие сбалансированных социальных лифтов, с другой стороны, приводят к тому, что молодые люди не могут эффективно адаптироваться в системе, стать ее составной частью, нарушается их внутренняя гармония, начинается депрессия, растут протестные настроения. Дисгармония и неудовлетворенность в свою очередь становится причиной нарастания критической интерпретации социальной действительности. В молодежной среде все чаще проявляются признаки абсентеизма, ксенофобии, экстремизма, растет недоверие к традиционным институтам власти. Отсутствие здравой середины, направляющей энергию молодежи в русло конструктивного социального взаимодействия и профессионального роста, приводит к тому, что растерянность, апатия, индифферентность, нигилизм, радикализм становятся характерными чертами современной российской молодежи.

3. Последствия глобализации и информационно-технологического развития.

Молодежь является той социально-возрастной группой, которая наиболее органично вписана в ткань глобальной информационной реальности, характеризующейся виртуализацией многих сфер жизни. Активная информатизация общества и бурное развитие Интернета стало следствием возросшей потребности человека в коммуникации, саморазвитии, аффилиации и рекреации. Сегодня различные сегменты и ресурсы Интернета позволяют человеку легко получать доступ к услугам, новым знаниям, ин-

формации, обеспечивают деловое и дружеское общение, творческую самореализацию и демонстрацию своих достижений. Сегодня трудно представить молодого человека, который не является активным пользователем Интернета или участником взаимодействия в социальных сетях.

Однако глобальная информатизация помимо очевидных позитивных аспектов, несет в себе серьезные опасности для современной молодежи. Рассмотрим детально данные угрозы. Во-первых, избыточное использование информационных ресурсов способно оказать негативное воздействие на физическое и психическое состояние молодого человека. Н.В. Корытникова считает, что «Избыточное применение информационных технологий может привести к таким отрицательным эффектам, как информационные перегрузки, технострессы, игровая и Интернет-зависимость, идентификация себя с кибер-персонажем, стремление к экстапизму» [5]. Все чаще сегодня зависимость от компьютерных игр и Интернет-аддикцию ставят в один ряд с наркотической и алкогольной зависимостью. В условиях бурного развития информационного общества виртуальный мир начинает активно вытеснять реальность. Молодые люди, стараясь самостоятельно найти решение своих проблем, или же игнорируя их, сегодня попадают в психологическую и физиологическую зависимость от виртуального общения. Исследователи данной проблематики связывают эти явления с проявлением психосоциальной депривации в результате виртуальных взаимодействий. Так, например, по мнению некоторых исследователей при неумеренном увлечении компьютерными играми человек попадает в «наркотическую» привязанность к игре, усиливается депривация. Среди негативных последствий активного общения в Интернете можно выделить недостаток живого общения из-за неограниченного виртуального общения, также появление социально-психологического преследования как формы нежелательного вторжения в жизнь индивида [6].

Во-вторых, в нестабильном информационном поле молодой человек легко теряется и не может самостоятельно выбрать ту систему нравственно-этических и логических координат, которая позволяет эффективно встраиваться в социальную действительность. С одной стороны, информационный вакуум и информационная перегрузка могут вызвать социальную дезадаптацию молодого человека, «выключить» его из общества. С другой стороны, мировоззрение представителя молодого поколения сегодня формируется в условиях опосредованного процесса общения. Среди наиболее востребованных инструментов такого общения выступают социальные сети, активно преломляющие социальную действительность. А.В. Топюк, характеризуя негативное воздействие социальных сетей на мировоззрение человека, высказывает мнение, что «Социальные сети формируют у подростков ложные впечатления, что любовь и дружбу легко завоевать и столь же легко разрушить. Это мир, где события происходят стремительно, где все постоянно меняется, где от близкого человека можно избавиться одним щелчком мыши, где в одно мгновение можно уничтожить свой профиль, если он не нравится, и заменить его на более приемлемый. Людям, привыкшим к быстрому течению Интернет-жизни, реальность может показаться слишком скучной, и они могут попытаться «оживить» ее, совершая импульсивные поступки, в том числе попытки самоубийств, поскольку им свойственно занижать ценности реальной жизни» [6].

В-третьих, насыщенность информационного пространства создает в сознании молодого человека иллюзию процесса познания, который на самом деле является поверхностным информированием. Признаки этого мы можем наблюдать на примере возрастающих с каждым годом показателей психологической зависимости представителей молодежи от Интернета. По данным исследователей, число страдающих интернет-зависимостью в мире, составляет 5–10% [7]. Сегодня можно утверждать, что тенденция увеличения количества молодых людей, страдающих интернет-аддикцией, сохранится. На смену ценности познания и обретения нового знания приходит процесс хаотичного и поверхностного потребления информации.

В-четвертых, развитие информационных технологий в отдельных случаях способствует чрезвычайно быстрому распространению асоциальных практик в молодежных кругах. Данные практики не успевают проходить естественную общественную фильтрацию и наносят перманентный ущерб культурной и духовно-нравственной безопасности российской молодежи. Выступая абсолютным лидером в мире по объемам распространения информационного контента, Интернет сегодня включает множество сегментов. В последние годы наиболее востребованным среди российской молодежи оказался сегмент, связанный с развитием информационных сообществ (далее – блогосфера) и социальных сетей. Социальные сети сегодня рассматриваются многими исследователями как один из инструментов ведения информационно-психологической войны, нацеленной на нанесение ущерба культурной и духовной безопасности молодежи. Среди отечественных исследователей, занимающихся данной проблематикой, следует отметить А.С. Крапивенского. По его мнению, теоретически нанесение данного ущерба в социальных сетях и блогосфере может идти по следующим основным направлениям:

а) побуждение к совершению противоправных действий (разрушение правовой культуры);

б) призывы к насилию и жестокости;

в) использование бранных слов, непристойных и оскорбительных образов;

г) возбуждение ненависти (вражды), унижение достоинства человека (или группы лиц) по признакам пола, расы, национальности, языка, происхождения, отношения к религии, либо принадлежности к какой-либо социальной группе;

д) герменевтическая аберрация (смысловое искажение) образов произведений искусства и исторических персонажей;

е) разрушение основ национальной языковой культуры» [8].

Указанные социокультурные проблемы являются следствием затянувшихся кризисных явлений в российском обществе. Как уже отмечалось, что традиционные социальные институты, нацеленные на стабилизацию общества, выполняют свои функции сегодня не в полном объеме и нуждаются в перестройке. Важнейшим социальным институтом любого развитого общества является высшая школа. По словам В.В. Путина «В кризисный период высшая школа способна играть роль одного из важнейших социальных стабилизаторов, смягчать давление на рынок труда, помогать людям оперативно получать новую профессию, новую информацию в самом широком смысле этого слова, востребованную на рынке труда» [9].

Особую актуальность и значимость для высшей школы в связи с решением указанных проблем приобретает задача построения принципиально новой модели воспитательной деятельности. Эта модель должна, с одной стороны, отвечать текущим потребностям общества и соответствовать уровню информационно-технического развития, с другой стороны, опережать темпы развития этого общества, прогнозируя возможные изменения, создавая и внедряя новые модели и методики. Кроме того, модель должна представлять собой определенный конструктор, позволяющий свободно и гибко внедрять новые формы и методики воспитательной деятельности. Построение новой модели сегодня возможно лишь в условиях создания саморегулируемой, динамичной учебно-воспитательной среды, требующей координации усилий и ресурсов всех участников образовательного процесса и определяющей симбиоз традиционных и инновационных элементов воспитательной деятельности.

Список литературы:

[1] Зубок Ю.А. Проблемы риска в социологии молодежи. – М.: Издательство Московской гуманитарно-социальной академии. 2003, С. 29.
[2] Стратегия государственной молодежной политики в Российской Федерации до 2016 года.
[3] Зарубина Н.Н. Этика ответственности современной российской молодежи / «Вестник МГИМО-Университета». 2012, №6, С. 252.

[4] Концепция федеральной целевой программы «Молодежь России» на 2011–2015 гг.
[5] Корытникова Н.В. Интернет-зависимость и депривация в результате виртуальных взаимодействий // Журнал «Социс», №6, 2010, с. 72.
[6] Топюк А.В. Влияние социальных сетей на формирование морально-нравственные, духовные и коммуникативные качества молодежи // Журнал «Вестник магистратуры», №5(8), 2012, с. 37.
[7] Инфографика: Интернет-зависимость или куда приводят мечты… [Электронный ресурс]: – режим доступа: http://www.prcy-info.ru/index.php/news-view/infografika-internet-zavisimost-ili-kuda
[8] Крапивенский А.С. Вербальный аспект культурной безопасности молодежи в социальных сетях и блогосфере Рунета // Электронный научный журнал «Современные проблемы науки и образования», №2, 2012.
[9] Выступление В.В. Путина на совещании по совершенствованию системы подготовки востребованных специалистов [Электронный ресурс]: – режим доступа: / http://government.ru/ special/ docs/3513/

THE SOCIO-CULTURAL CHALLENGES TO RUSSIAN UNDERGRADUATES

A.V. Tihonov

Keywords: *globalization, new generation, socio-cultural challenges.*

The article takes a look at the principal problems of forming a new generation in terms of globalization.

УДК 378

***Д.С. Фомин**, студент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

СТУДЕНЧЕСКОЕ САМОУПРАВЛЕНИЕ В ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ КАК ИНСТРУМЕНТ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНЦИИ ЮРИСТА

Ключевые слова: *профессиональные компетенции, самоуправление, высшее учебное заведение*

В статье рассматриваются компетенции, которыми должен обладать будущий юрист, а также анализируется процесс самоуправления в учебном заведении с точки зрения развития этих компетенций

Так, современные социально-экономические преобразования в России, совершенствование законодательства и обширное использование информационных технологий привели к складыванию уникальной ситуации на рынке труда, когда в борьбе за рабочие места на первый план выступают личностные качества и навыки специалиста. В этой связи стоит обратить внимание на такой институт как студенческое самоуправление в высшей школе, в рамках которого, как правило, и формируются личностные качества молодого специалиста во многом предопределяющие его успешность в будущей профессиональной деятельности.

Выделяются следующие факторы личности юриста: высокий уровень социальной адаптации, нервно-психическая устойчивость, целеполагание, коммуникативная компетентность, организованность и дисциплинированность, а также организаторские

способности. Эти факторы включают если не все, то большинство психологических качеств юридической личности. Большая часть которых, если не все, могут быть развиты при участии студентов в общественной деятельности, в работе творческих объединений, в органах студенческого самоуправления.

Первый фактор – *высокий уровень социальной (профессиональной) адаптации.* Этот фактор связан с нормативностью поведения юриста в любых, в том числе сложных, экстремальных условиях профессиональной деятельности. Одним из важнейших элементов фактора является креативность. Это связано с тем, что контуры юридического будущего, задаваемые нашими законодателями с одной стороны четко определены, а с другой – весьма зыбки, т.к. новые законы часто непродуманны и неэффективны.

Креативность, в бытовом её понимании, – способность достигать цели, находить выход из кажущейся безвыходной ситуации используя обстановку, предметы и обстоятельства необычным образом. В широком смысле – нетривиальное и остроумное решение проблемы.

С креативностью (в букв. переводе создавательство, творчество), как способностью создавать новые идеи в сфере практической юриспруденции, все достаточно понятно. Юристы, закаленные годами опыта, иногда способны придумать любую, даже невозможную конструкцию в интересах клиента.[1] Однако, на старте своей профессиональной деятельности, юрист может руководствоваться лишь навыками, полученные им в ВУЗе, а так же в органах студенческого самоуправления.

Второй фактор – *нервно-психическая (эмоциональная) устойчивость личности* юриста. Этот фактор предполагает:

– устойчивость к стрессу, высокий уровень самоконтроля над эмоциями и поведением, работоспособность в критических, вызывающих фрустрацию ситуациях;

– развитые адаптивные свойства нервной системы, сила, уравновешенность, подвижность, чувствительность, активность, динамичность, лабильность, пластичность нервных процессов, позволяющие на должностном уровне сохранять работоспособность в состоянии утомления, способность адекватно реагировать на различные события.

Отрицательно оцениваются следующие качества личности: низкий порог устойчивости к стрессу, повышенная эмоциональная напряженность, избыточная агрессивность, импульсивность поступков, невротические симптомы, быстрая истощаемость нервных процессов, психопатические свойства характера.

Третий фактор – *Целеполагание*. Достижение определённого результата во многом зависит от того, правильно ли выбрана цель, соответствует ли она данной ситуации. Поэтому основой целеполагания является изучение закономерностей, которые происходят в обществе, определение целей этих закономерностей.

Чем точнее будет определена цель происходящих закономерностей в обществе и их изменений, тем эффективней будет последующий результат. Также необходимо учитывать и интересы людей, для которых ставятся цели и разрабатываются средства по их достижению. Как только определённая цель достигнута, она становится средством для достижения другой цели.[2]

Четвертый фактор – *коммуникативная компетентность* юриста.

Коммуникативная компетентность предполагает следующие качества личности:

– способность устанавливать эмоциональные контакты с различными участниками общения, поддерживать с ним доверительные, в необходимых пределах отношения;

---

[1] Попытки оценки применимости этих стандартов к адвокатской деятельности делались в статье Дедикова С. «Российская адвокатура и современный менеджмент» // Российская юстиция №2 // 2002 г.

[2] Захарова Т.И., Стюрина Д.Е. «Социология и психология управления: Учебно-методический комплекс» // – М.: Изд. Центр ЕАОИ // 2008 г.

– проницательность, способность понимать внутренний мир собеседника, его психологические особенности, потребности, мотивы поведения, состояние психики;

– доброжелательное, вежливое отношение к людям, умение слушать участника диалога, эмпатийность (способность эмоционально отзываться на переживания собеседника);

– свободное, гибкое владение вербальными и невербальными средствами общения;

– умение в конфликтных ситуациях проводить, адекватную ситуации, стратегию коммуникативного поведения, менять в зависимости от обстоятельств стиль общения;

– способность к сотрудничеству, достижению компромиссов, соглашений, развитый самоконтроль над эмоциями, настроением в экстремальных ситуациях;

– адекватную самооценку;

– чувство юмора.

Пятый фактор – *Организованность и дисциплинированность***.** Согласно В.К. Калину, организованность – умение и способность личности к такому упорядочиванию своих действий, которое обеспечивает максимальную эффективность деятельности. В процессе этого упорядочивания часто приходится неоднократно проявлять различные волевые качества.

Дисциплинированность же предполагает соблюдение заведенного порядка, выдержанность (подавление своих побуждений, возникших не вовремя, в неподходящий момент).

Организованность обычно определяется как умение человека планировать свои действия и поступки, умение руководствоваться этими планами в деятельности, в поведении. Об организованности судят прежде всего по тому, как человек использует свое рабочее и свободное время: умеет ли он расходовать время целесообразно и экономно или не дорожит им, тратит часы и дни зря, не получая полезного эффекта. В развитой форме организованность становится привычкой личности. Но это такая обобщенная привычка, которая постоянно требует волевой регуляции, поскольку условия применения организованности постоянно меняются.[1]

Организованность нередко отождествляют с дисциплинированностью, между тем она – лишь одно из наиболее существенных проявлений.

Шестой фактор – *организаторские способности*. Они позволяют юристу, независимо от рода его профессиональной деятельности, оказывать управляющее воздействие на различных людей, с которыми приходится вступать в диалог в процессе профессионального общения. Поэтому юрист должен иметь следующие качества:

– активность, инициативность, находчивость, смелость;

– решительность, настойчивость, целеустремленность;

– умение выделять главное, прогнозировать последствия принимаемых решений, самостоятельность;

– чувство ответственности за свои действия и поступки.

Также важную роль в организаторских способностях играют следующие свойства:

– коммуникативная компетентность;

– нервно-психическая устойчивость;

– адекватная самооценка;

– высокая мотивация достижения успеха.

Рассмотрим принципы, благодаря которым получают своё развитие факторы, перечисленные нами выше. Согласно нашим представлениям и доктрине Болонской процесса, участником которого, с недавнего времени, является и Россия, выделяются «три кита» организации студенческого самоуправления в высшей школе:

[1] Е.П. Ильин «Психология воли. 2-е изд.» // – СПБ.: Питер // 2009 г.

1. *Участие студенчества в осуществлении образовательного процессе.* Данный принцип осуществляется по средствам соуправления студенчества и администрации ВУЗа в целях повышения качества образовательного процесса и разработки стратегии развития ВУЗа с учётом интересов студенчества. Примером применения этого принципа на практике может стать наша академия, где одним из членов учёного совета является председатель Студенческого совета.

Принцип участия студенчества в осуществлении деятельности образовательного учреждения даёт будущим специалистам практику работы с документацией, выступления на публике, а также развивает управленческие навыки.

2. *Саморазвитие студента, как приоритетная задача органов студенческого самоуправления.* Студенческий совет в своей деятельности ставит целью развитие студента-специалиста через процесс его самосовершенствования. При подготовке мероприятий, проводимых ОССУ студенту необходимо применить организаторские, коммуникативные, ораторские и иные способности, которые могут содействовать достижению задачи, поставленной коллективом перед студентом. Так, необходимость работы с коллективом оттачивает коммуникативные и управленческие навыки будущего специалиста, а ответственность перед коллективом за результат развивает в нём дисциплинированность и стрессоустойчивость.

3. *Студенческая инициатива как основа деятельности органов студенческого самоуправления.* ОССУ в своей работе, как правило, опираются на инициативу, исходящую непосредственно от студентов. При выдвижении инициативы, будущий специалист учится формулировать и логично изъяснять свои мысли в проекте, представленном ОССУ для рассмотрения, а последующее осуществление проекта развивает в личности будущего юриста такие черты как креативность, адаптивность, организованность, а также даёт навыки роботы с документацией, необходимой ОМСУ для осуществления своей деятельности.

Помимо перечисленных качеств личности, эффективность труда юриста зависит от мотивационной сферы его личности, в какой мере в ней доминируют социально значимые мотивы, потребность в достижении успехов в работе, в завоевании профессионального престижа, авторитета и уважения среди сотрудников, а также граждан, чьи законные права и интересы ему приходится защищать. Именно её, а также взращивание всех вышеперечисленных факторов личности юриста в будущем специалисте, ставит своей целью организация студенческого самоуправления.

Список литературы:

[1] Попытки оценки применимости этих стандартов к адвокатской деятельности делались в статье Дедикова С. «Российская адвокатура и современный менеджмент» // Российская юстиция №2 // 2002 г.
[2] Захарова Т.И., Стюрина Д.Е. «Социология и психология управления: Учебно-методический комплекс» // – М.: Изд. Центр ЕАОИ // 2008 г.
[3] Ильин Е.П. «Психология воли. 2-е изд.» // – СПБ.: Питер // 2009 г.
[4] Жалинский А.Э. «Основы профессиональной деятельности юриста» // – Смоленск // 1995 г.
[5] Жалинский А.Э. «Введение в специальность. Профессиональная деятельность юриста» // – М.: Проспект // 2009 г.

STUDENTS' SELF-ADMINISTRATION IN A HIGHER EDUCATIONAL INSTITUTION AS A TOOL OF FORMING PROFESSIONAL COMPETENCY OF A FUTURE LAWYER

D.S. Fomin

Keywords: *professional competencies, self-administration, higher educational institution*

The article takes a look at professional competencies of a future lawyer and analyses the process of self-administration in a higher educational institution from the point of view of development of these competencies

УДК 378:34

О.В. Чувилина, *кандидат педагогических наук, доцент ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а

САМОКОНТРОЛЬ КАК ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ФАКТОРОВ ФОРМИРОВАНИЯ АВТОНОМНОГО ОБУЧАЮЩЕГОСЯ ПРИ ОБУЧЕНИИ ИНОСТРАННОМУ ЯЗЫКУ

Ключевые слова: *иностранный язык, самостоятельная работа студентов, высшее образование*

В настоящее время в условиях сокращения аудиторной нагрузки по иностранному языку актуальной является проблема эффективной организации самостоятельной работы студентов. В данной статье затрагиваются вопросы формирования самоконтроля как необходимого умения при формировании автономного обучающегося.

Необходимость рассмотрения проблемы организации самостоятельной работы студентов (СРС) определяется общей тенденцией демократизации и гуманизации образования, постоянно изменяющимися экономическими и политическими условиями современного мира (возрастающая мобильность населения, рост уровня просвещения, увеличивающаяся интернационализация и подвижность экономической и политической жизни). В связи с решением Правительства от 2007 года о переходе отечественных вузов к двухуровневой системе «бакалавр-магистр», высшее образование в России переориентируется на западную схему подготовки специалистов, в основе которой лежит гуманистический принцип открытого обучения, который заключается в том, что обучающимся нужно предоставлять как можно большую свободу выбора. Основная функция обучения при этом сводится к созданию оптимальных условий для самореализации. В этой связи предусматривается сокращение объема обязательной аудиторной нагрузки с целью дать возможность студентам учиться в оптимальном для них режиме, обязательными элементами учебного процесса становятся использование информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), четкая система контроля качества СРС путем проверки домашних заданий и регулярного тестирования, вовлечение студентов в мониторинг учебного процесса (например, формируемый самими обучающимися «Европейский языковой портфель»).

Современное общество информационных технологий заинтересовано в том, чтобы выпускник вуза умел постоянно повышать свою квалификацию за счет профессионального самообразования, а также был способен критически мыслить, четко осознавая, где и каким образом приобретаемые им знания могут быть применены в окружающей его действительности. Умение самостоятельно приобретать знания, т.е. умение самостоятельной поисковой деятельности является важным условием дальнейшего непрерывного самообразования специалиста, формирования его учебной компетенции. Следовательно, обучение в вузе должно строиться таким образом, чтобы обучающиеся овладели профессионально значимыми умениями, позволяющими им эффективно осуществлять самостоятельную деятельность.

Как уже было замечено выше, одной из целей современного языкового образования является формирование «автономного обучающегося», субъекта обучения, основным умением которого является способность контролировать и оценивать соб-

ственный прогресс в обучении. Поэтому формирование и развитие у обучающихся этих умений при организации СРС выходит на первый план. *Самоконтроль,* по утверждению Ф. М. Рабинович, обеспечивает самоопределение обучающегося в образовательной деятельности и его саморазвитие, именно самоконтроль является одной из граней личности обучающегося, которая ставит его в положение субъекта учения, т.к. это – его способность к критической оценке своих знаний и действий, которая проявляется по собственной инициативе [6]. Анализ ряда работ по проблемам формирования навыков самоконтроля (П.К. Анохин, П.П. Блонский, М.Е. Брейгина, Л.Г. Воронин, П.Я. Гальперин, В.В. Давыдов, К.Б. Есипович, И.А. Зимняя, А.Е. Капаева, М.Г. Каспарова, Н.Ф. Коряковцева, Ф.М. Рабинович) позволяет установить его большое значение для развития самостоятельности студентов, именно самоконтроль может рассматриваться как важнейший показатель уровня учебной компетенции и степени самостоятельности обучающегося в учебной деятельности. Способность к самоконтролю необходимо развивать по мере овладения языком [1–5].

Методисты и психологи различают две формы самоконтроля: внешний (осознаваемый) и внутренний (автоматический). В широком смысле под самоконтролем мы понимаем умение критически отнестись к своим поступкам, действиям, регулировать свое поведение и управлять им. Внешний самоконтроль также предполагает сличение эталона, заложенного в память, с источником информации, который существует объективно. С ним связано понятие «мониторинг» (отслеживание) процесса реализации учебной задачи. При выявлении отклонений в результате сличения с эталоном предпринимается самокоррекция. Самостоятельная работа, обладая возможностями, активизирующими учение, способствует развитию внешнего самоконтроля.

У опытного обучающегося наряду с «внешним» отслеживанием речевых и учебных действий протекают и «внутренние» процессы осознания механизмов коммуникативной и учебной деятельности. При этом предметом осознания является не только новая/искомая информация, а также и способы ее получения и усвоения. В узком значении мы рассматриваем самоконтроль как определенную стратегию учебной деятельности, направленную на контроль выполнения учебной задачи и способов ее решения. При этом можно выделить приемы самостоятельного контроля усвоения языковых средств, успешности коммуникативной деятельности, например, самостоятельное тестирование, контрольное чтение, запись и контрольное прослушивание своих устных высказываний и др.

Психологическая структура самоконтроля включает в себя все психические процессы и свойства личности, необходимые для побудительной и исполнительной саморегуляции человеком своей деятельности. Физиологическим механизмом самоконтроля является корригирующая деятельность мозга, осуществляемая, на основе обратных афферентаций. В качестве средств осуществления самоконтроля выступают различные виды обратной связи. Самоконтролирование не является врожденной способностью человека, это – специфическая деятельность, которая развивается под влиянием личного опыта и воспитания. Самоконтроль формируется на основе внешнего контроля со стороны преподавателя, одновременно с формированием механизма иноязычного речевого высказывания и проявляется в скорости и качестве исправления ошибок.

Основная задача, как контроля, так и самоконтроля в процессе обучения иностранным языкам состоит в определении степени усвоения языкового материала и уровня развития иноязычной компетенции. В качестве формальных *показателей уровня владения речевыми навыками и умениями* могут быть:

1) время вербальной реакции;
2) количество, длительность пауз;
3) темп речевого иноязычного высказывания;
4) характер (скорость и качество) исправления допущенных в речи ошибок.

Исправление допущенной ошибки самим обучающимся можно рассматривать как результат соотнесения, сравнения данной речевой реализации высказывания с заданной ситуацией общения, что свидетельствует о наличии в речевом процессе программы действия, его реализации и эффекта сличения. Эффект сличения в кибернетике и технике называется «обратная связь», в педагогике и методике – «самоконтроль», в психологии – «обратная афферентация». Факт исправления ошибок является показателем функционирования механизмов самоконтроля. Самоисправление физиологически сильнее, чем указание на ошибку со стороны преподавателя. Поэтому самоконтроль является неиспользованным резервом в обучении ИЯ.

Проблема контроля собственной речи является особенно актуальной в период формирования навыков и умений. Перенос навыков самоконтроля с родного языка на иностранный – процесс не стихийный. Наблюдения за обучающимися показывают, что в процессе обучения нужно создавать условия, облегчающие переход к контролю иноязычной речи с опорой на физиологические механизмы, которыми он располагает.

На этапе формирования произносительных навыков особое внимание должно быть уделено кинестетическому контролю, а в дальнейшем усиливается роль слухового контроля.

Полное формирование внутреннего самоконтроля – это процесс длительный и трудный, как правило, в условиях школы и высшей школы происходит формирование только его элементов. Для достижения этой цели преподавателю следует формировать самоконтроль не только речевой, но и учебной деятельности по овладению ИЯ в целом, что позволит обучающемуся регулировать свою учебную деятельность самостоятельно. Для того чтобы научиться осуществлять самоконтроль, обучающемуся следует осознать контроль преподавателя и взаимоконтроль как объективные явления педагогического процесса.

Список литературы:

[1] Анохин П.К. Эмоции и эмоциональные расстройства / П.К. Анохин. – М.: Москва, 1966. – 420 с.
[2] Блонский П.П. Память и мышление / П.П. Блонский. – СПб.: Питер, 2011. – 287 с.
[3] Брейгина М.Е. О самоконтроле в обучении ИЯ / М. Е. Брейгина // Иностранные языки в школе. – 2010. – № 1. – С. 23–28.
[4] Воронин Л.Г. Вопросы теории и методологии исследования высшей нервной деятельности человека: Избр. тр. / Л. Г. Воронин. – М.: Педагогика, 1982. – 175 с.
[5] Гальперин П.Я. Введение в психологию: учебное пособие для вузов / П. Я. Гальперин; ред., предисл. и коммент. А. И. Подольского. – М.; Ростов н/Д.: Университет; Феникс, 1999. – 327 с.
[6] Рабинович Ф.М. Самостоятельная работа учащихся / Ф.М. Рабинович // Иностранные языки в школе. – 2008. – № 4. – С. 31–37.

SELF-CONTROL AS A KEY FACTOR TO CREATING AN INDEPENDENT LEARNER ABILITY IN LEARNING A FOREIGN LANGUAGE

O.V. Chuvilina

Keywords: *foreign language, higher education, independent work of students*

Nowadays as the work in a foreign language class is reduced, the problem of a student's effective independent work organization arises. The article takes a look at developing self-control as a necessary ability of an independent learner.

ВЕСТНИК
Волжской государственной академии
водного транспорта

Выпуск 36
2013

Ответственный секретарь *В.С. Пайков*

Печатается по авторскому оригиналу
без редактирования и корректуры

Формат бумаги 70х180 1/16. Бумага офсетная.
Ризография. Усл. печ. л. 15,625. Уч.-изд. л. 21,875 .
Заказ 157. Тираж 1001.

Отпечатано в типографии издательско-полиграфического комплекса ВГАВТ
603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5А