

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.

**Ф.С. Сосенков**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## ТРАНСПОРТНАЯ МАЛОДОСТУПНОСТЬ РЕГИОНА КАК ПРЕДПОСЫЛКА СЕПАРАТИЗМА: ПРОБЛЕМА АНКЛАВА И ПУТИ ЕЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

«Три вещи делают нацию великой и благоденствующей: плодородная 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<sup>1</sup>. 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 образования или за предоставление части страны автономии<sup>2</sup>. 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 Тэйнгун 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 –

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Большой юридический словарь / Под ред. А.Я.Сухарева, В.Е.Кругских. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА – М, 2000. С. 554.

Объединенный фронт освобождения угнетенных рас (Le Front Unifié pour la Libération des Races Opprimées, ФУЛПРО)<sup>1</sup>.

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<sup>2</sup>.

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 анклавов являются небольшими по площади территориями и расположены в нескольких километрах от своего государства и не создают особых проблем в плане транспортного сообщения<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup> используется также термин «экслав»<sup>5</sup> 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 обозначения которого, не вдаваясь в терминологические тонкости, будем употреблять все три термина: анклав, полуанклав и экслав.

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<sup>6</sup>, отделенного от основной территории Пруссии польской территорией. Экславное положение провинции было преодолено Пруссией после первого раздела Польши, осуществленного Австрией, Пруссией и Россией. Восточная Пруссия снова попадает в экславное 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, расши-

<sup>1</sup> См.: Кравков А.Г. Война во Вьетнаме: США и горские народы Тейгуен // Новый исторический вестник. – 2008. – №17. С.181 – 182.

<sup>2</sup> См.: Словарь международного права. М., 1986. С. 11 – 12.

<sup>3</sup> См.: Виноградов М.В. Восточнопруссский анклав в межвоенный период (1918 – 1939 гг.). Дисс... к.и.н. Спб., 2003. С. 17.

<sup>4</sup> 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. Конфликтность экслава 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.

<sup>5</sup> Отметим, что данный термин, неизвестный международному праву, означает часть государственной территории, географически изолированной от основной части своего государства и окруженной чужой территорией.

<sup>6</sup> Виноградов М.В. Указ. соч. С.15.

руется порт. Кроме того, в порту Кёнигсберга создается «вольный город»: разрешается беспопышное хранение грузов, а также неограниченное строительство различных промышленных сооружений<sup>1</sup>. 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 эксклавноности 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 эксклавноностью 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<sup>2</sup>.

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 были призваны режимы свободной и особой экономической зоны<sup>3</sup> и целевая финансовая поддержка<sup>4</sup>.

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

<sup>1</sup> См.: Клемешев А.П. Указ. соч. С. 11 – 12.

<sup>2</sup> См.: Там же. С.13.

<sup>3</sup> 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»

<sup>4</sup> В 1994–1996 годах Калининградской области был предоставлен налоговый кредит на 200 млрд 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».

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%<sup>1</sup>. 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%<sup>2</sup>. 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<sup>3</sup> (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 состава России и превращения ее в самостоятельную «четвертую балтийскую республику» противоречит Конституции 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. Восточнопруссский 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:

<sup>1</sup> См.: Журавский С.В. Российский анклав: возникновение, состояние, тенденции социально-политического развития. Автореф. дис. к.полит. наук. Москва, 2000. С. 26.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Вестник МИД СССР. – 1990. – №19. С. 52.

- 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.

**И.Р. Тенеева**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

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

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, железнодорожного 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 железнодорожные 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 [7].

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

1. За период с 1920 г. до настоящего времени было принято восемь уставов же-