

[8] Тай М.А. Морское судно в системе объектов вещных прав: Дис. ... канд. юрид. наук / М.А. Тай. – М.: Норма, 2006. – С. 20, 21, 28.

[9] Приказ Генеральной прокуратуры РФ от 3 августа 1998 г. № 52 настоящая Инструкция признана недействующей.

*С.А. Соколов*  
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ РАЗВИТИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Ключевые слова: модернизация, внутренние водные пути, организационно-правовое обеспечение, развитие, управление.

Статья посвящена анализу организационно-правового обеспечения модернизации развития и использования внутренних водных путей. Рассматриваются различные подходы к пониманию категории «организационно-правовое обеспечение».

Категория «организационно-правовое обеспечение» сравнительно недавно стала предметом специальных исследований в отечественной юриспруденции. При этом различаются два подхода к анализу проблемы.

Первый предполагает самое широкое ее понимание, поднимающее эту категорию до уровня основы всей государственной и общественной жизни. Другой, более узкий приземленный подход к данной категории связывает её с основами конкретной сферы жизни общества, деятельности соответствующих структур государственной власти.

Следовательно, можно утверждать, что когда мы ведём речь об организационно-правовом обеспечении той или иной сферы общественной деятельности (большой и сложной совокупности общественных отношений, в которых переплетаются интересы социальных групп или даже подавляющей части общества), необходимо понимать, что вначале за этим может стоять что угодно, если это только имеет хоть какое-то отношение к правовому регулированию в указанной области общественной практики.

Таким образом, предварительно можно констатировать, что данный термин «организационно-правовое обеспечение» первоначально имеет собирательное значение, и его содержание, лишённое какого-либо теоретического значения и смысла, имеет чисто прагматическое значение – указать направление исследования и практического функционирования. По мере того, как наши знания начинают углубляться, возникает потребность в наполнении этого термина научным содержанием, т.е. признаками, отражающими существенные стороны изучаемого явления.

Как известно, основными структурными элементами системы права являются подотрасли, юридические институты и правовые предписания (правовые нормы) [1].

Следовательно, можно предположить, что организационно-правовое обеспечение не вписывается в традиционную схему изучения транспортного права. Ближе всего к нему относятся элементы законотворчества (нормотворчества) – нормативные правовые акты, правовые нормы. Но и они не могут помочь нам в полной мере понять ни содержания термина «организационно-правовое обеспечение», ни причин, заставивших нас использовать это понятие применительно к проблеме модернизации развития и использования внутренних водных путей России.

Постижение способа употребления термина требует семантической реконструкции, а в таком деле, по утверждению акад. О.Н. Трубачёва, нельзя обойтись без этимологии [2]. Этимология термина заставляет нас начать его описание с совокупности базовых элементов, образующих позитивную составляющую механизма правового

регулирования (модернизации развития и использования внутренних водных путей России).

Этот начальный уровень юридической лингвистики заставляет нас говорить об организационном и правовом обеспечении модернизации развития и функционирования водного транспорта, во-первых, как об одном или нескольких действующих нормативных правовых актах (как правило, применительно к сфере функционирования водного транспорта – это Гражданский кодекс Российской Федерации, Водный кодекс Российской Федерации [3]), либо иных нормативных правовых актов достаточно высокого ранга, специально предназначенных для стратегического регулирования указанной области общественных отношений (например, Концепция развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации [4]); и, во-вторых, как о совокупности нормативных правовых актов, положения которых определяют наиболее важные моменты правового регулирования в области развития и использования внутреннего водного транспорта.

Для внутреннего водного транспорта примером первого мы уже обозначили Водный кодекс Российской Федерации, Концепцию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Число же нормативных актов второго рода привести будет не так-то просто. Безусловно, в их числе должны быть названы: Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года [5], Концепция судоходной политики Российской Федерации [6], Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России на 2002–2015 гг.» [7] и др.

В этих правовых актах уточнены приоритеты развития в целом транспортной системы и задачи государства в области транспорта, но особое внимание в целом уделено, как раз, проблеме организационно-правового обеспечения развития и использования внутренних водных путей России и, в частности, безопасности транспортной системы России.

Модернизация транспортной системы стремится к приоритетным задачам государственно-правового регулирования развития Российской Федерации и должна в соответствии с транспортной стратегией Российской Федерации обеспечить благоприятные условия для развития экономики и социальной сферы страны. Целью данной программы является повышение сбалансированности, эффективности и безопасности транспортной системы, обеспечивающей жизненно-важные интересы страны.

В завершение можно констатировать следующее:

Организационно-правовое обеспечение модернизации развития и использования внутренних водных путей России стало одной из важнейших задач сегодняшнего времени [8].

Деятельность водного транспорта страны немыслима без соответствующих правовых, документационных и организационных норм в современном российском законодательстве. Причём, если эта задача в целом и основном решена на федеральном уровне, то на уровне региональном и местном проблема организационно-правового обеспечения, как нам представляется, требует соответствующего решения. Особенно наглядно это видно на примере деятельности региональных и местных управленческих структур внутреннего водного транспорта.

Анализ организационно-правового обеспечения модернизации развития и использования внутренних водных путей требует тщательной диагностики и мониторинга деятельности именно этих структур в общей системе управления водным транспортом.

Административно-управленческий аппарат зачастую продолжает использовать новые организационные формы, игнорируя новые методы управления, необходимость которых диктуется динамично изменяющимся законодательством, а так же «сложившуюся практику», не всегда ему соответствующую.

Таким образом, можно сделать общий вывод, что организационно-правовое обеспечение модернизации развития и использования внутренних водных путей Россий-

ской Федерации должно опираться на накопленный собственный отечественный, а также зарубежный опыт развития водного транспорта. И мы готовы принять самое непосредственное практическое участие в решении этих проблем.

#### Список литературы:

- [1] См., напр.: Алексеев, С.С. Общая теория права: учебник – 2 изд., перераб. и доп. / С.С. Алексеев. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. – С. 167–190; Кожевников, С.Н. Теория права: Нормы права, правоотношения, правосознание и правовая культура, действие права. Ч. II: Курс лекций. – 2 изд., перераб и доп. / С.Н. Кожевников. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2007. – С. 5–33; Кожевников, С.Н. Нормы права и их реализация, юридическое толкование и законность: учебно-метод. пособ. – 4 изд., испр. и доп. / С.Н. Кожевников, А.Г. Байрамов. – Н. Новгород: Изд-во Общество «Интелсервис», 2008. – С. 5–32 и др.
- [2] См. Трубачёв, О.Н. Труды по этимологии: Слово. История. Культура. В 2-х т. Т. 2. / О.Н. Трубачев. – М., 2004. – С. 124.
- [3] Водный кодекс Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ (с изм. от 4.12.2006 г., от 19.06.2007 г.): введён в действие с 1 января 2007 г. // Собрание Законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 23. – Ст. 2381.
- [4] Одобрена Правительством Российской Федерации от 3 июля 2003 г. № 909-р // Собрание Законодательства РФ. – 2003. – № 28. – Ст. 2945.
- [5] Утверждена Президентом Российской Федерации 27 июля. 2001 г. // Документ опубликован не был. См.: Морская коллегия. WAP версия. [http:// www.rambler. ru](http://www.rambler.ru)
- [6] Морская коллегия. WAP версия. <http:// www.rambler. ru>
- [7] Утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 // В данном виде документ опубликован не был. Первоначальный текст опубликован в СЗ РФ. – 2003. – № 45. – Ст.4404. См., также: План мероприятий по реализации Концепции развития внутреннего водного транспорта: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 ноября 2003 г. № 1583-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 14 июля 2005 г. № 995-р // СЗ РФ. – 2003. – № 45. – Ст. 4404; Об изменении плана мероприятий по реализации Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 14 июля 2005 г. № 995-р // СЗ РФ. – 2005. – № 29. – Ст. 3039.
- [8] Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 4 декабря 2014 г. // Парламентская газета. – 2014. – 5–11 дек. – № 43; Российская газета. – 2014. – 5 дек. – № 278; Вестник образования России. – 2015. – январь. – № 1.

**Ф.С. Сосенков**  
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

## ЕДИНСТВО ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КАК ПРЕДПОСЫЛКА ГОСУДАРСТВЕННОГО ЕДИНСТВА

Ключевые слова: государственное единство, территориальная целостность, транспортная система, анклав, эксклав.

В статье рассмотрены вопросы единства транспортной системы как предпосылки государственного единства. Обращено также внимание обратной тенденции: неразвитость транспортной системы является дополнительным стимулом для усиления центробежных тенденций. Особое внимание уделено проблеме анклавов и в первую очередь – Калининградской области. Освещены некоторые пути урегулирования возникающих проблем с позиций международного и национального права.

Вопросы государственного единства и противодействия всевозможным центробежным течениям всегда являлись актуальными для отечественного государства. Это объясняется обширностью территории, полиэтническим и приверженным различным