

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

религиозным вероучениям населением, немаловажен также фактор противостояния конкурирующим державам, всячески стимулирующим сепаратистские движения. В современном значении государственное единство юридической наукой определяется как отказ от каких-либо проявлений сепаратизма, то есть такой политики в отдельных частях государства, которая не учитывает интересов всего государства и противопоставляет им местные интересы [1]. Также отмечено, что государственное единство предполагает весьма значительный объем и высокий уровень согласованных позиций, интересов и отношений между институтами государственности, взаимосвязанных с политической и правовой системами, а также с гражданским обществом на основе взаимодействия в разрешении конкретных проблем общественного развития, что обеспечивает устойчивую структуру власти и властных отношений в государстве, его территориальную целостность [2]. Как видно, фактор территориальной целостности признается ключевым в вопросе государственного единства, поэтому в данном случае мы понимаем под единством государства, прежде всего его территориальную целостность.

В специальной литературе отмечено, что гарантией обеспечения целостности страны и ее национальной безопасности является устойчивое развитие транспорта [3]. Единство транспортной системы в качестве основы территориальной целостности России рассматривалось также в отечественной политико-правовой мысли XIX века. В частности такие положения можно встретить у российского историка и государственного деятеля С.С. Уварова (1786–1855), более известного как автора триады «Православие. Самодержавие. Народность», ставшей официальной идеологией самодержавной власти Николая I. Так, в работе «О народонаселении России» он говорит о важности единой транспортной сети и в частности инфраструктуры внутреннего водного транспорта для обеспечения единства России: «система водяных коммуникаций, доведенная до окончания, сблизит отдаленнейшие края России и способствовать будет их взаимодействию и непрерывным сношениям» [4].

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 [5]. 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 Тэйнгвен 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 Unifié pour la Liberation des Races Opprimées*, ФУЛРО) [6].

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 другого 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 [7].

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 [8]. 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 [9] используется также термин «экслав» [10] 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 [11], 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 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, расширяется порт. Кроме того, в порту Кёнигсберга создается «вольный город»: разрешается беспопшлинное хранение грузов, а также неограниченное строительство различных промышленных сооружений [12]. 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 экславности 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 экславностью 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 [13].

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 [14] и целевая финансовая поддержка [15].

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% [16]. 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% [17]. 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 [18] (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 осуществ-

ляется 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.

Таким образом, можно заключить, что наличие в государстве развитой транспортной сети, безусловно, способствует укреплению его единства, территориальной целостности. Отсутствие же или неразвитость транспортных сетей, не являясь первопричиной центробежных тенденций, тем не менее, может усиливать сепаратистские настроения в тех или иных регионах.

Список литературы:

- [1] См.: Конституционное право. Энциклопедический словарь / Отв. ред. С.А. Авакьян. – М.: НОРМА, 2001. – С. 144.
- [2] См.: Левакин И.В. Государственное единство России: теоретико-правовое исследование. Дис. ...докт. юрид. наук. – М., 2003. – С. 13.
- [3] 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.
- [4] Уваров С.С. Избранные труды / С.С. Уваров; [автор перевода В.С. Парсамов, сост., авторы вступ. ст., коммент. В.С. Парсамов, С.В. Удалов] – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2010. – С.292.
- [5] Большой юридический словарь / Под ред. А.Я.Сухарева, В.Е. Крутских. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2000. – С. 554.
- [6] См.: Кравков А.Г. Война во Вьетнаме: США и горские народы Тейгуен / А.Г. Кравков // Новый исторический вестник. – 2008. – №17. – С. 181-182.
- [7] См.: Словарь международного права. – М., 1986. – С. 11-12.
- [8] См.: Виноградов М.В. Восточнопруссский анклав в межвоенный период (1918 – 1939 гг.). Дисс...к.и.н. – СПб., 2003. – С. 17.
- [9] См. например: Клемешев А.П. Концепция развития Калининградской области в условиях российско-европейского взаимодействия на Балтике: аналитический доклад / А.П. Клемешев, Г.М. Федоров, В.С. Корневец, Ю.М. Зверев, Т.Р. Гареев // Регион сотрудничества. – 2004. – №8; Клемешев А.П. Конфликтогенность эксклава на Балтике: историко-политические аспекты / А.П. Клемешев // Регион сотрудничества. – 2004. – №14; Клемешев, А.П. Проблемы сепаратизма в условиях анклавных территорий / А.П. Клемешев, В.Н. Абрамов, А.В. Алимпиева, Н.В. Андрейчук, Л.М. Гаврилина, Ю.М. Зверев, Г.В. Критинин, А.Ю. Мельвиль, М.Г. Миронюк, Г.М. Федоров // Регион сотрудничества. – 2005. – №3 и др.
- [10] Отметим, что данный термин, неизвестный международному праву, означает часть государственной территории, географически изолированной от основной части своего государства и окруженной чужой территорией.
- [11] Виноградов М.В. Восточнопруссский анклав в межвоенный период (1918 – 1939 гг.). Дисс...к.и.н. – СПб., 2003. – С. 15.
- [12] См.: Клемешев А.П. Проблемы сепаратизма в условиях анклавных территорий / А.П. Клемешев, В.Н. Абрамов, А.В. Алимпиева, Н.В. Андрейчук, Л.М. Гаврилина, Ю.М. Зверев, Г.В. Критинин, А.Ю. Мельвиль, М.Г. Миронюк, Г.М. Федоров // Регион сотрудничества. – 2005. – №3. – С. 11 – 12.
- [13] См.: Клемешев, А.П. Проблемы сепаратизма в условиях анклавных территорий / А.П. Клемешев, В.Н. Абрамов, А.В. Алимпиева, Н.В. Андрейчук, Л.М. Гаврилина, Ю.М. Зверев, Г.В. Критинин, А.Ю. Мельвиль, М.Г. Миронюк, Г.М. Федоров // Регион сотрудничества. – 2005. – №3. – С.13.
- [14] 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»
- [15] В 1994–1996 годах Калининградской области был предоставлен налоговый кредит на 200 млн. 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».

- [16] Журавский С.В. Российский анклав: возникновение, состояние, тенденции социально-политического развития. Автореф. дис. к.полит. наук. – М., 2000. – С. 26.
- [17] Клемешев А.П. Проблемы сепаратизма в условиях анклавных территорий / А.П. Клемешев, В.Н. Абрамов, А.В. Алимбиева, Н.В. Андрейчук, Л.М. Гаврилина, Ю.М. Зверев, Г.В. Критинин, А.Ю. Мельвиль, М.Г. Миролюк, Г.М. Федоров // Регион сотрудничества. – 2005. – №3. – С.46.
- [18] Вестник МИД СССР. – 1990. – №19. С. 52.

В.Ю. Толстоуцкий
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ТРАНСЦЕДЕНТАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ключевые слова: гносеология канта, национальная безопасность, правовые категории, правовая методология, трансцендентальное.

Рассматриваются трансцендентальные условия познания правовых явлений. Показано разрешение противоречия между правовой природой категории «национальная безопасность» и лишенными предметной специфики познавательными средствами. Термин «трансцендентальный» позволяет показать период от общенаучных, «предправовых» понятий к понятиям правовой природы.

Обращение к философии И. Канта при разработке проблем правового обеспечения национальной безопасности связано с поиском и обоснованием методологической основы, на которой следует строить теоретическую концепцию этой области правовых исследований.

Современные правоведы редко используют, введенный И. Кантом в научный оборот, термин «трансцендентальный» и практически не рассматривают класс очерченных им проблем. По этой причине, следует привести его толкование.

Следует отметить различие, которое И. Кант придавал двум схожим терминам: «трансцендентальный» (все то, что относится к априорным условиям научного познания, возможного опыта, формальным предпосылкам научного познания) и «трансцендентный» (то, что является предметом веры, научно не познаваемо, например, Бог). Обратим внимание на то, что в названии статьи использован первый из указанных терминов. В Философском энциклопедическом словаре отмечается, что термин «трансцендентальный» происходит от латинского *transcendens* – перешагивающий, выходящий за пределы. Кант придавал этому термину гносеологическое значение, понимая под ним «все то, что относится к априорным условиям возможного опыта, формальным предпосылкам познания, которые организуют научный опыт...» [1].

В термине «трансцендентальный» фактически закреплена вся методологическая позиция философа. Основная заслуга И. Канта в том, что он перенес внимание научного познания с исследуемого объекта и объективных закономерностей существования последнего, на априорные условия, при которых становится возможным само познание.

Кант пишет: «Я называю трансцендентальным всякое познание, занимающееся не столько предметами, сколько видами нашего познания предметов, поскольку это познание должно быть *argiōi*. Система таких понятий называлась бы трансцендентальной философией» (Соч. Т. 3. С. 121).

По этой причине, Кант выделял две логики – обычную логику (ее можно назвать «аристотелевской»), которая исследует формы мысли, и трансцендентальную – которая исследует то, что предвосхищает познание, существует априорно – до начала процесса познания, являясь его условием. В качестве одного из основных условий Кант вводит средство познания «понятие». Поэтому он считается родоначальником понятийного мышления.