

*На правах рукописи*

**Беккалиев Дмитрий Хажимратович**

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

12.00.14 – административное право;  
административный процесс

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Саратов – 2014

Работа выполнена в Поволжском институте управления имени П. А. Столыпина - филиал Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»

**Научный руководитель:** доктор юридических наук, доцент,  
**Липатов Эдуард Георгиевич**

**Официальные оппоненты:** доктор юридических наук, профессор,  
заслуженный юрист РФ,  
Главный редактор федерального научно-практического журнала «Административное право и процесс»  
**Дугенец Александр Сергеевич**

кандидат юридических наук,  
доцент кафедры публичного права  
Саратовского социально-экономического  
института (филиал) ФГБОУ ВПО  
«Российский экономический университет  
им. Г.В. Плеханова»

**Мошкина Надежда Александровна**

**Ведущая организация:** **Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского» (юридический факультет)**

Защита состоится « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2015 года в \_\_\_\_ часов на заседании Диссертационного совета Д 212.239.02 при ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия» по адресу: 410056, г. Саратов, ул. Чернышевского, 104, зал заседаний.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на сайте <http://www.ssla> ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия».

Автореферат разослан « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 201\_ г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета

В.В.Нырков

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** По своему экономическому значению и по объему перевозок железнодорожный транспорт занимает первое место среди других видов транспорта Российской Федерации. Железные дороги, будучи основной транспортной артерией, выполняют чрезвычайно важные государственные, социальное и оборонные задачи. Популярность использования железнодорожного сообщения населением обусловлена стабильностью в работе и безопасностью перемещения из одного населенного пункта в другой, а в некоторых случаях - это единственная возможность для передвижения пассажиров и перевозки грузов. На долю железных дорог приходится около 80% всего грузооборота и более 40% пассажиропотока. От устойчивой работы железнодорожного транспорта зависит не только уровень товарооборота в нашей стране, но и перспективы международного сотрудничества, степень интеграции Российского государства в мировое сообщество.

Конституция Российской Федерации заложила прочные основы для построения демократического правового государства. Свобода передвижения и свобода предпринимательской деятельности как гарантированные конституционные институты являются базисом для развития и совершенствования всего отечественного транспортного комплекса и как составной его части железнодорожного транспорта. Фактором, оказывающим на него всемерное влияние, является государственное управление, которое связывает в единое целое все процессы, проистекающие в сфере указанных перевозок, координирует усилия всех заинтересованных органов и должностных лиц, направленные на обеспечение эффективности перевозочной деятельности.

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте<sup>1</sup> заложила прочные основы к дальнейшей демократизации государственного

---

<sup>1</sup> См.: "О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте". Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2001. – № 23. – Ст. 2366.

управления, повышению устойчивости предприятий и организаций железнодорожного транспорта, созданию недискриминационных условий для выхода на рынок транспортных услуг. Вместе с этим, законодательная нерешенность многих вопросов, связанных с функционированием этого вида транспорта, не позволяет осуществлять эффективное регулирование деятельности железнодорожных инфраструктур. В результате проводимых многочисленных реформ был утрачен комплексный подход к централизованному государственному воздействию на процессы, проистекающие на указанном виде транспорта. Следствием этому является нерешенность в действующем законодательстве таких важных административно-правовых аспектов, как лицензирование и сертификация объектов железнодорожного транспорта. Устаревшие нормативные акты и отсутствие дифференциации между органами государственного управления и ОАО «Российские железные дороги» компетенции по подбору и расстановки кадрового состава не позволяют обеспечить руководящие звенья наиболее квалифицированным персоналом. Правовая неопределенность в вопросах организации финансового обеспечения не предоставляет возможности скоординировать совместные усилия по привлечению в эту отрасль дополнительных инвестиций. Наличие в отечественной правовой системе огромного количества принятых в разное время МПС РФ нормативных актов, не отвечающих требованиям современной действительности, не позволяет наметить единый централизованный путь реформирования органов исполнительной власти, компетентных организовывать работу железнодорожного транспорта.

Многочисленные законодательные коллизии и отсутствие единообразного воплощения правовых установок в области организации контроля и надзора, а также ресурсного обеспечения рассматриваемой сферы ставят проблемы, на которые длительное время не обращалось пристального внимания. Незрелость механизмов координации усилий и концентрации ресурсов субъектов экономики, а также институтов общества, направленных на плодотворное решение поставленных задач, порождают дисбаланс в государственном регулировании юридической ответственности на железнодорожном транспорте.

Решение обозначенных общих и частных проблем требует единства в принятии важнейших государственных мер, направленных на поэтапное, централизованное и всестороннее совершенствование административно-правовой организации железнодорожных перевозок в Российской Федерации. Представляется, что цивилизованная и отвечающая современным реалиям деятельность этого транспорта возможна только при наличии концептуально-обоснованной системы государственного управления.

Всё это предопределило выбор темы, характер и направление нашего исследования, в котором сделана попытка раскрыть сущность процессов государственного управления железнодорожным транспортом, изложить собственное видение его административно-правовых проблем и возможность их решения.

**Научная задача диссертационного исследования** выражается в определении содержания административно-правового регулирования организации и деятельности системы железнодорожного транспорта и поисков эффективных путей ее совершенствования.

**Степень научной разработанности темы исследования.** При формировании общетеоретической основы диссертации был использован обширный аналитический материал, посвященный отдельным аспектам организации и деятельности железнодорожного транспорта, содержащийся в трудах советских и современных ученых. В их числе выделяются работы таких исследователей, как: А.Б. Агапов, С. С. Алексеев, А. П. Алехин, Г. В. Атаманчук, М.В. Баглай, М. И. Байтин, И. А. Бачило, Д. Н. Бахрах, К. С. Бельский, Н. И. Глазунова, А.А. Кармолицкий, Ю. М. Козлов, Н. М. Конин, А. П. Корнев, Б. Н. Курашвили, В. М. Манохин, А. В. Малько, А.В. Мартынов, Н. И. Матузов, В.И. Новоселов, А.Ф. Ноздрачев, Д. М. Овсянко, А. В. Оболонский, И.А. Полянский, Л. Л. Попов, Ю. Н. Стариков, М. С. Студеникина, Ю. А. Тихомиров, В. С. Четвериков, В.Е. Чиркин, В. А. Юсупов и многих других.

Важные аспекты теории и практики функционирования управленческих отношений на железной дороге затрагивали в своих исследованиях И.К. Ахполов,

В.Г. Баукин, Е.А. Бевзюк, М.М. Болотин, М.С. Боровикова, Э.З. Бройтман, В.И. Галахов, В. В. Гарбузова, В.Ф. Данилин, А.Т. Демченко, Д.Г. Евсеев, В.А. Егиазаров, В.И. Ковалев, П.А. Козлов, В.А. Козырев, Б.М. Лapidус, В.Н. Лившиц, А.Л. Лисицын, С. П. Першин, Г.С. Переселенков, Л.В. Петрова, Э.И. Позамантир, В.В. Сильянов, В.Ф. Солодовников, Н.П. Терёшина, Е.М. Ульяницкий, Ф. И. Хусаинов и другие. Вклад перечисленных авторов в развитие организационных начал в деятельности железнодорожной инфраструктуры не вызывает сомнений. Вместе с этим, указанные аспекты рассматривались учеными в конце XX века без учета многочисленных законодательных изменений, внесенных в последующем в правовые акты. Также необходимо отметить, что данная проблематика рассматривалась исключительно в рамках экономической теории и договорного права.

Существенные новации в научную разработку заявленной темы внесли диссертационные исследования Баукина В.Г. «Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта» (СПб., 2005), Моргуновой Н.В. «Административно-правовая организация механизма управления железнодорожным транспортом» (Хабаровск, 2003), Филлиповой М.Ю. «Правовое регулирование дисциплины труда работников железнодорожного транспорта Российской Федерации» (М., 2008) и Теплова А. С. «Правовое регулирование естественных монополий на железнодорожном транспорте в период структурной реформы» (М., 2007). В этих трудах частично затрагивались вопросы управления в системе железнодорожных перевозок. Однако, первая и вторая из указанных работ носят во многом общеметодический характер и не затрагивают координационных отношений между ОАО «Российские железные дороги» и специализированными органами управления этим видом транспорта. Последние две диссертации посвящены вопросам трудовой деятельности и структурному совершенствованию взаимодействия потребителей транспортных услуг и не отражают современных особенностей функционирования субординационных связей.

Отмечая неоценимый вклад отмеченных исследователей в разработку общих и частных проблем административно-правовой организации железнодорожного транспорта, все же приходится констатировать, что эти работы основываются на утратившем силу законодательстве, по своей специфике на сегодняшний день устарели, не содержат конкретных практических способов совершенствования форм государственного управления и не затрагивают узкоспециализированные тенденции развития правовых норм в этой сфере. Поэтому, несмотря на назревшую потребность серьезного комплексного научного анализа организации управления в системе железнодорожного транспорта, эта тема в административном праве до сих пор не получила всестороннего освещения и глубокого исследования.

**Цель и задачи исследования.** Диссертационное исследование предпринято с целью проведения комплексной разработки административно-правовых проблем совершенствования механизма управления отечественным железнодорожным транспортом, форм, методов и функций правового обеспечения эффективной деятельности органов управления, формулирования концептуально-теоретических основ административно-правового регулирования деятельности различных субъектов в связи с постоянно изменяющимися формами государственного управления на транспорте, а также обоснования конкретных предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование организационной и правовой основы обеспечения перевозочной деятельности в данной области.

Достижение поставленной цели потребовало решения следующих взаимосвязанных **задач**, обусловивших логику исследования:

- дать административно-правовую характеристику системы государственного управления железнодорожным транспортом в России;
- отразить организационную структуру и полномочия органов исполнительной власти в сфере государственного управления железнодорожным транспортом;

- раскрыть содержание административно-правового регулирования организации и деятельности объектов системы управления железнодорожным транспортом в Российской Федерации;
- проанализировать кадровое обеспечение системы государственного управления железнодорожным транспортом;
- рассмотреть организацию финансового обеспечения функционирования системы железнодорожного транспорта в Российской Федерации;
- обозначить основные аспекты информационного обеспечения деятельности системы железнодорожного транспорта
- сформулировать конкретные предложения и рекомендации по совершенствованию действующего железнодорожного законодательства.

**Объектом исследования** являются общественные отношения, складывающиеся в процессе государственного управления железнодорожным транспортом, юридическая природа этих отношений, а также особенности их регламентации.

В качестве **предмета исследования** выступают субъекты, институты и механизмы, используемые государством в процессе управления железнодорожным транспортом, правовые нормы, регламентирующие деятельность органов и должностных лиц в данной сфере, положения других отраслей права, затрагивающие деятельность, связанную с перевозкой пассажиров и грузов, государственные программы, концепции, научные разработки и правовая практика в этой области. Предметом исследования также являются организационно-правовые основы управленческой деятельности в транспортном комплексе, касающиеся деятельности инфраструктур железнодорожного транспорта и предоставления транспортных услуг.

**Методологическую основу диссертационного исследования** составили апробированные общенаучные и специальные методы познания.

Общенаучный *диалектический метод* дал возможность рассмотреть административно-правовую организацию железнодорожного транспорта в Российской Федерации с точки зрения вариативности регулирования, обосновать

достоинства и недостатки различных подходов, продемонстрировать изменения управленческих отношений в системе исполнительной власти и в ОАО «Российские железные дороги» в зависимости от совокупности воздействующих на них внутренних и внешних факторов, а также обстоятельств, влияющих на деятельность принимающих участие в транспортных отношениях физических и юридических лиц.

Методы *формальной логики*: описание, сравнение, классификация, анализ и синтез, а также другие – позволили охарактеризовать систему железнодорожного транспорта с позиций ее конкретного нормативного обеспечения. Кроме того, благодаря использованию данных методов научного познания в работе удалось обозначить основы функционирования административно-правовой модели управления инфраструктурой железнодорожного транспорта, провести исследование действующего законодательства на предмет его соответствия достижению цели оптимальной и качественной деятельности объектов системы управления этим видом транспорта, от работы которых зависит обеспечение населения необходимым объемом транспортных услуг, а также выявить ряд дефектов нормативного регулирования и сделать предложения по их устранению.

*Историко-юридический метод* позволил произвести изучение эволюции подходов к развитию администрирования на железнодорожном транспорте на различных этапах развития научного знания.

*Системно-структурный метод* обеспечил изучение элементов системы государственного управления железнодорожным транспортом, дал возможность выявить их основные характеристики и показать объективно существующую взаимосвязь между ними, а также продемонстрировать место указанной системы в рамках метасистемы более высокого уровня – управления транспортным комплексом Российской Федерации.

*Сравнительно-правовой метод* использовался в работе при сопоставлении компетенции федеральных и региональных органов власти по решению задач, связанных с организацией железнодорожного сообщения, а также анализа компетенции ОАО «Российские железные дороги» в создании оптимальных

условий для перевозки пассажиров и грузов; при сравнении ряда институтов административного и трудового права (например, касающихся вопросов поощрения и привлечения к дисциплинарной ответственности); при изучении функциональных особенностей должностных лиц Федерального агентства железнодорожного транспорта; при сравнении подходов к определению различных юридических понятий; способов повышения защиты граждан при рассмотрении отдельных видов безопасности.

*Социологический метод* нашел свое проявление в установлении потребностей населения в формах предоставления транспортных услуг, в их качестве и оценке эффективности деятельности предприятий и организаций железнодорожного транспорта, формировании организационно-правовых основ информационной связи с органами управления и контроля.

При написании работы был применен *междисциплинарный подход*, который заключался в рассмотрении вопросов административно-правового регулирования перевозок пассажиров и грузов железнодорожным транспортом как с позиций различных юридических наук (теории права, конституционного, административного, уголовного, гражданского, трудового и др.), так и иных отраслей гуманитарного знания.

Применение указанных методов дало возможность исследовать административно-правовые аспекты взаимодействия управляющих и управляемых звеньев во взаимосвязях и взаимозависимостях, осуществить наиболее полный научный анализ системных проблем, выявить определенные тенденции, сделать обобщения и выводы, а также сформулировать предложения по совершенствованию правовых норм. Исследование строится на критическом анализе положений действующего железнодорожного законодательства и теоретического материала в области правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта.

**Теоретическая основа диссертационного исследования** представлена современными достижениями науки административного права. Кроме того, в работе использованы результаты исследований в области общей теории права,

конституционного, муниципального, уголовного, гражданского, трудового права, а также обобщения и выводы экономической теории, политологии и социологии, а также истории.

**Нормативную основу диссертационного исследования** составили акты международного права, Конституция Российской Федерации, федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, акты федеральных министерств и ведомств, законы и подзаконные нормативные акты субъектов Российской Федерации, а также правовые акты ОАО «Российские железные дороги».

**Эмпирическую основу диссертационного исследования** составили судебные решения окружных арбитражных судов, а также решения иных судебных органов. Проанализирована информация, содержащаяся в комментариях к законодательству, энциклопедических и справочных изданиях, стенограммах заседаний и совещаний государственных органов, рекомендациях экспертов, записях интернет-конференций, а также в официальных статистических данных. Поскольку данная диссертационная работа имеет, прежде всего, задачи теоретического поиска, то привлечение эмпирического материала служило иллюстративным целям.

**Научная новизна работы** обусловлена предметом и целью диссертационного исследования и состоит в том, что она представляет собой одно из первых в науке административного права комплексное монографическое исследование, в котором с учетом новейшего законодательства решается научная задача поиска путей совершенствования административно-правового регулирования организации и деятельности системы железнодорожного транспорта. Научная новизна определяется также своевременностью системного и всестороннего исследования закономерностей административно-правового регулирования сложившихся на железнодорожном транспорте отношений как важнейшего стратегического направления деятельности государства в условиях формирования экономики рыночного типа. С учетом имеющегося специального массива правоприменительной практики в

данной области в диссертации предпринята попытка применения новых идей и тенденций в изучении организационного построения органов государственного управления железнодорожным транспортом и целостного рассмотрения административно-правовых проблем координации совместной деятельности Федерального агентства железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД», а также иных предприятий и организаций, задействованных в сфере железнодорожных перевозок. В работе даются рекомендации по улучшению как законодательной базы, так и практики ее использования.

На основе проведенного исследования на защиту выносятся следующие новые или содержащие элементы новизны **положения**:

**1.** Доказано, что современный подход к причислению железнодорожного транспорта к сфере естественных монополий является на практике не оправданным и создает излишние предпосылки к замкнутости транспортных отношений. В целях создания объективных условий допуска юридических и физических лиц к инфраструктуре железнодорожного транспорта, развития демократических основ государственного управления, реализации положений Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и иных постановлений Правительства РФ, направленных на демонополизацию этого вида транспорта требуется исключение из ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ "О естественных монополиях" положения, относящего железнодорожные перевозки к области естественных монополий.

**2.** Сформулировано имеющее существенное значение для науки административного права и практики **определение государственного управления железнодорожным транспортом в Российской Федерации - это целенаправленная, скоординированная, планомерная, непрерывная деятельность органов государственной власти, направленная на создание оптимальных условий для обеспечения технологий перевозочного процесса, эффективности деятельности подвижного состава, доступности, качества и безопасности железнодорожных перевозок в прямом и непрямом сообщении. Эта деятельность проявляется в исполнительно-**

**распорядительном по форме и организующем по содержанию воздействию на управляемые объекты железнодорожной инфраструктуры и преследует своей целью обеспечить оптимальное использование объединенной сети железных дорог для удовлетворения потребностей современного общества в перевозках пассажиров и грузов.**

**3.** В диссертационной работе обоснована необходимость расширения контрольно-надзорных полномочий Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Присоединение России к Марракешскому соглашению и получение членства во Всемирной торговой организации требуют усиления участия государства в контроле за ввозом и использованием продукции и транспортных средств, предназначенных для железнодорожного транспорта. В этой связи важно дополнить утвержденное Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398 Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта п. 5.1.7.1 нормой следующего содержания: (Ространснадзор) «...осуществляет полномочия по контролю (надзору) за поступлением на территорию Российской Федерации и введением в эксплуатацию подвижного состава иностранного производства, а также импорта технологических средств и оборудования, обеспечивающих автоматизированное управление движением железнодорожных составов».

**4.** Установлена необходимость совершенствования процедуры лицензирования предприятий и организаций железнодорожного транспорта. В целях исчерпывающего определения видов деятельности, на осуществление которых требуется лицензия, устранения двусмысленности толкования правовых норм, создания объективных препятствий для уклонения недобросовестных коммерческих субъектов от административной ответственности целесообразно произвести корректировку п. 3 Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221 "О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте". Предлагаем изложить его в следующей редакции: «Согласно настоящему Положению в состав лицензируемой деятельности на

объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта входят любые погрузочно-разгрузочные операции с опасными грузами, осуществляемые юридическими лицами как на постоянной, так и не постоянной основе независимо от того, является ли данная деятельность для юридического лица основной либо не основной».

**5.** Доказана необходимость совершенствования правового регулирования реализации процедур обязательной сертификации на железнодорожном транспорте. Для создания объективных условий к свободе предпринимательской деятельности, снижения производственных затрат принимающих участие в железнодорожных перевозках предприятий и организаций, обеспечения гибкости государственного регулирования условий выхода на рынок транспортных услуг предложено законодательно закрепить перечень процедур обязательной сертификации, часть которых может быть заменена обязательным страхованием гражданской ответственности. Подобный альтернативный подход нуждается в закреплении в виде соответствующего дополнения в ст. 6 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации".

**6.** Аргументировано несовершенство правового регулирования кадрового обеспечения системы государственного управления железнодорожным транспортом и установлено несоответствие действующему законодательству Постановления Правительства РФ от 25 августа 1992 г. № 621 "Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации". Объединение в этом документе государственных гражданских служащих органов государственного управления анализируемыми перевозками и работников предприятий и организаций, выполняющих трудовые функции на основании трудового договора (контракта) противоречит административно-правовым принципам организации государственной службы. В рамках проведенного исследования в целях совершенствования государственного воздействия на важные для страны транспортные отношения требуется отдельный подход к решению кадровых вопросов в управленческой среде.

Оптимальной в этом аспекте представляется отмена указанного нормативного акта, а также разработка и принятие Министерством транспорта РФ Методических рекомендаций по подбору, обучению и расстановке управленческого кадрового состава на предприятиях и организациях железнодорожного транспорта.

**7.** На основе проведенного исследования сформулировано юридическое **определение организации финансового обеспечения деятельности железнодорожного транспорта – это реализуемые государством в обязательном порядке плановые и внеплановые, всеобщие и адресные мероприятия по финансовому обеспечению деятельности системы железнодорожного транспорта, а также мероприятия по привлечению необходимых инвестиций, снижению производственных и управленческих затрат единого хозяйствующего субъекта и иных предприятий и организаций, финансовому обеспечению свободного допуска субъектов предпринимательской деятельности к пользованию инфраструктурой железнодорожного транспорта.** В целях всестороннего развития транспортных отношений и закрепления ведущей роли государства в решении этих вопросов предлагаем отразить данную дефиницию отдельной нормой в Федеральном законе «О железнодорожном транспорте».

**8.** Аргументирована необходимость совершенствования организационно-правового подхода к информационному обеспечению системы железнодорожного транспорта. В целях создания оптимальных условий для государственного управления перевозками пассажиров и грузов, реализации положений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года в части информатизации этой сферы, формирования единых принципов обмена информацией между предоставляющими транспортные услуги предприятиями и организациями, входящими и не входящими в состав ОАО «РЖД», а также территориальными подразделениями Федерального агентства железнодорожного транспорта необходимо на уровне Правительства РФ принять

Положение о единой системе информационного обеспечения управления железнодорожным транспортом. Указание МПС РФ от 25 июля 2000 г. № М-2074у «О вводе в действие Положения о порядке предоставления информационных ресурсов федерального железнодорожного транспорта и инструкции о порядке ввода в эксплуатацию средств ЭВТ Министерства путей сообщения Российской Федерации, используемых в автоматизированных системах обработки конфиденциальной информации» предлагаем отменить ввиду его несоответствия действующим правовым актам.

9. Выявлена недостаточность мер административной ответственности за нарушения законодательства в сфере информационного обеспечения железнодорожного транспорта. В ходе проведенного исследования установлено, что наиболее действенным способом обеспечения надлежащего порядка предоставления сведений различного характера является совершенствование административной ответственности и включение в КоАП РФ обобщенного понятия «органы управления железнодорожным транспортом». Для повышения исполнительской дисциплины, предотвращения нарушений сроков предоставления информации требуется введение специального состава административного правонарушения и дополнение главы 11 КоАП РФ статьей 11.31 следующего содержания: «Непредоставление, неполное, искаженное, несвоевременное предоставление должностными лицами, работающими в системе железнодорожного транспорта, предусмотренной нормативными актами информации в органы управления железнодорожным транспортом, требующейся для организации перевозок и принятия управленческих решений, соблюдения прав граждан и юридических лиц, а также сведений о различных угрозах функционирования инфраструктур железнодорожного транспорта - влечет наложение административного штрафа в размере от двадцати до пятидесяти тысяч рублей».

**Теоретическая значимость диссертационного исследования.** Многие проблемы, рассматриваемые в диссертации, еще не были объектом детального изучения. Это позволяет считать, что проведенное исследование, с одной

стороны, представляет собой интеграцию имеющегося знания, определенное подведение итогов в русле современных теоретических представлений о средствах и способах государственного управления железнодорожным транспортом. С другой стороны, в научном труде восполняются пробелы в административно-правовой науке и теории управления, касающиеся малоизученных аспектов администрирования в деятельности Федерального агентства железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД». Содержащиеся в работе выводы и предложения имеют концептуальное значение для науки административного права и могут быть применены для дальнейшего теоретического исследования административно-правовых средств внутриорганизационного управления железнодорожными перевозками, а также системы управления, сформированной в органах исполнительной власти Российской Федерации. Кроме того, теоретическая значимость работы определяется научным обоснованием положений, не нашедших достаточного отражения в действующих нормативных правовых актах.

**Практическая значимость диссертационного исследования** определяется прикладным характером ряда выводов и положений, а также тем, что его результаты могут быть использованы: в законопроектной деятельности и ведомственном нормотворчестве; при разработке и корректировке стратегических направлений развития железнодорожной инфраструктуры в Российской Федерации; в аналитической работе Министерства транспорта РФ, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и их территориальных подразделений; в учебном процессе специализированных образовательных учреждений, осуществляющих подготовку кадров для железнодорожного транспорта.

Содержащиеся в работе теоретические выводы могут быть применены для разработки учебников, учебных и учебно-методических пособий, проведения лекций и семинарских занятий по курсам «Административное право», «Хозяйственное (предпринимательское) право», «Транспортное право», а также спецкурсам «Основы государственной и муниципальной службы», «Основы

государственного управления», «Основы корпоративного управления» в высших учебных заведениях.

**Апробация результатов диссертационного исследования.** Диссертация подготовлена и обсуждена на кафедре административного и уголовного права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина - филиал Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»

Основные положения и результаты исследования прошли апробацию по следующим направлениям:

– в ходе проведения лекционных и семинарских занятий по курсам «Административное право», «Государственное управление транспортным комплексом в России», «Административная ответственность в сфере транспортного обслуживания»;

– в ходе выступлений на международных, всероссийских, межвузовских научных и научно-практических конференциях, в том числе на XIII Ежегодной международной научно-практической конференции юридического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова «Правовая политика: вызовы современности» (Москва, 27-30 ноября 2012 г.).

Основные положения диссертации изложены автором в 12 опубликованных научных работах общим объемом 4,1 п.л., в том числе 4 публикации в изданиях, включенных в перечень периодических изданий, утвержденный Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки РФ, в которых рекомендуется публикация основных результатов диссертаций, представляемых на соискание ученой степени кандидата наук.

**Структура и объем диссертации** обусловлены целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, заключения и библиографического списка.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Во введении** обосновывается актуальность избранной темы работы, ее теоретическая и практическая значимость, формулируются основные положения, характеризующие новизну проведенного исследования.

**Первая глава** исследования **«Система государственного управления железнодорожным транспортом в Российской Федерации: организационная структура и основные направления деятельности»** состоит из трех параграфов и посвящена теоретическому анализу управленческих отношений, складывающихся между субъектами и объектами системы отечественного государственного управления железнодорожным транспортом.

В первом параграфе **«Административно-правовая характеристика системы государственного управления железнодорожным транспортом в России»** последовательно раскрывается содержание целей, задач и функций государственного управления железнодорожной инфраструктурой. Обращается особое внимание на формы координации, применяемые заинтересованными субъектами для повышения результативности транспортного процесса. В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года<sup>2</sup> нормативное закрепление получила сложная и многоступенчатая схема координационных отношений, осуществляемая не только вертикально либо горизонтально, но и преимущественно в смешанной форме, в которой принимают участие множество разноуровневых субъектов и объектов управления.

Указанные элементы имеют тесную связь с планированием и прогнозированием. В общем виде разработку плана можно свести к решению четырех крупных проблем: 1) определение потребностей и интересов в развитии указанных перевозок на планируемый период времени и формирования на этой основе целей и задач; 2) разработка путей развития всех видов транспорта и

---

<sup>2</sup> См.: Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утверждена Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р// Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2008. – № 29 (часть II). – Ст. 3537.

темпов роста его основных рабочих показателей; 3) определение потребностей в материально-технических условиях и трудовых ресурсах; 4) установление форм и методов контроля за выполнением планируемых мероприятий или задач.

В работе обосновывается, что рынок железнодорожных перевозок на современном этапе начинает зависеть исключительно от общественных потребностей в данных услугах, которые постоянно увеличиваются, видоизменяются и требуют совершенствования юридических подходов к возможности использования имеющихся транспортных объектов. На базе территориальных инфраструктур сформированы сети обслуживания этого важнейшего вида транспорта, в состав которых помимо отделений железных дорог входят коммерческие организации, осуществляющие железнодорожное строительство и ремонт, проектирование, ресурсообеспечение, логистику, сертификацию, стандартизацию и т.д. Транспортные услуги, включающие в себя продажу билетов, оформление документов на груз, его упаковку и размещение, заказ вагонов и их уборку, погрузку и выгрузку, а также маркировку, складирование, страхование и прочее, реализуются значительным количеством фирм, которым необходим равный и беспрепятственный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. Поэтому нынешние потребности граждан в исследуемой области - важнейший элемент, который должен учитываться при принятии государственными органами значимых для страны управленческих решений. Отнесение железнодорожного транспорта к естественным монополиям в том виде, в каком оно представлено в законодательстве, создает надуманные барьеры для выхода потенциальных перевозчиков на рынок этих услуг.

Во втором параграфе **«Организационная структура и полномочия органов исполнительной власти в сфере государственного управления железнодорожным транспортом»** анализируется организационное построение федеральных и региональных органов управления данным видом транспорта, исследуется их компетенция применительно к регулированию деятельности железнодорожной инфраструктуры.

Организационная сущность управления транспортом состоит в том, что с его помощью достигается координация совместной деятельности, как транспортных организаций, так и их служащих, обеспечивающих выполнение поставленных целей упорядочения отношений между субъектом и объектом управления, связей между ними. Организационная структурированность исследуемой системы подразумевает слаженность в работе всех ее звеньев и, следовательно, объективно влияет на внутренние взаимоотношения, создает основу для функционирования субординационных связей в определенных временных и пространственных рамках.

Государственное регулирование исследуемой сферой во многом вариативно и представляет собой установление границ поведения управляемых объектов, в рамках которых они осуществляют хозяйственную деятельность. В организационной структуре управления железнодорожным транспортом имеет место распределение полномочий между органами центрального и территориального управления.

Обосновывается, что процесс вступления России в ВТО и возможные негативные последствия появления некачественных технических средств транспортной логистики в области железнодорожных перевозок надлежащей реакции со стороны Ространснадзора и Минтранса РФ не получили. Каких-либо нормативных актов, устанавливающих дополнительные полномочия Службы и направленных на повышение уровня безопасности жизнедеятельности анализируемого транспорта после подписания Протокола о присоединении к Марракешскому соглашению до настоящего времени не принято. В этой связи необходимо наделить Ространснадзор полномочиями по контролю ввоза на территорию Российской Федерации и введению в эксплуатацию подвижного состава иностранного производства, а также импорта технологических средств и оборудования, обеспечивающего автоматизированное управление движением железнодорожного транспорта. Также целесообразно создать в структуре Госжелдорнадзора специализированный отдел с наделением его соответствующими полномочиями.

В третьем параграфе **«Административно-правовое регулирование организации и деятельности объектов системы управления железнодорожным транспортом в Российской Федерации»** дается организационно-правовая характеристика предприятиям и организациям железнодорожного транспорта, раскрываются особенности их лицензирования и сертификации.

Законодатель подразделяет рассматриваемые объекты, исходя из принадлежности имущественного комплекса, который может находиться как в собственности юридических, так и физических лиц - индивидуальных предпринимателей. Таким образом, можно вести речь об организационно-правовых формах исследуемой категории – открытых акционерных обществах, закрытых акционерных обществах, обществах с ограниченной ответственностью и т.д. На основе порядка учреждения и формы собственности их возможно классифицировать на государственные (унитарные и казенные) и негосударственные предприятия и организации железнодорожного транспорта, допустима также смешанная форма, при которой в долях акционерного общества присутствует государственный капитал либо имущество. Теоретически, основываясь на положении ст. 212 ГК РФ, можно констатировать, что предприятия железнодорожного транспорта могут находиться в собственности субъектов Российской Федерации, муниципальных образований. Однако, на практике случаи их создания крайне редки.

Лицензирование перевозки железнодорожным транспортом опасных грузов Постановлением Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221 "О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте" введено впервые, ранее этот вид деятельности не подлежал лицензированию, поскольку для претендента достаточно было иметь иные лицензии (разрешения) на операции с веществами (материалами), представляющими опасность для окружающих. Подобное нововведение обусловлено повышенным вниманием органов государственной власти к проблеме безопасности их транспортировки. Помимо наличия в собственности

или ином законном владении предусмотренных для этих целей транспортных средств в Положении 2012 г. обозначены два основных требования, предъявляемые к соискателю лицензии (лицензиату): соблюдение федеральных законов "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" в части требований к перевозчику, в том числе технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, правил перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом, а также наличие в структуре соискателя лицензии (лицензиата) специализированного подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций или наличие соответствующего договора со сторонними специализированными организациями и работников, ответственных за организацию перевозок опасных грузов, обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного подвижного состава

В диссертации обосновано, что неправильное понимание состава лицензируемой погрузочно-разгрузочной деятельности на железнодорожном транспорте создает предпосылки к появлению порочной практики применения правовых норм и способствует снижению уровня безопасности, а также уходу от административной ответственности. Решение данной проблемы видится в целесообразности корректировки п. 3 отмеченного выше нормативного акта. Предлагается изложить его в следующей редакции: «Согласно настоящему Положению в состав лицензируемой деятельности на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта входят любые погрузочно-разгрузочные операции с опасными грузами, осуществляемые юридическими лицами как на постоянной, так и не постоянной основе независимо от того, является ли данная деятельность для юридического лица основной либо не основной».

Обязательная сертификация железнодорожных объектов - весьма дорогостоящее мероприятие, это не только защита потребителя от потенциально опасной или некачественной продукции или услуги, но и довольно прибыльный государственный и частный бизнес со своими законами и правилами. Имея огромное превентивное значение в области предупреждения аварий и несчастных

случаев, данный административно-правовой институт, к сожалению, не решает вопросы компенсационного характера. По сути, если рассматривать конкретное происшествие, повлекшее человеческие жертвы и материальный ущерб, то помимо установления виновных лиц на первый план выходит порядок возмещения причиненного вреда. В этом контексте транспортная авария будет являться юридическим фактом, который свидетельствует о том, что имели место нарушения технических регламентов.

В работе отмечается отсутствие перспектив практического применения Приказа Федерального агентства железнодорожного транспорта от 25 сентября 2009 г. № 404 "Об утверждении Временного порядка разработки сертификационного базиса". Согласно п. 3 Временного порядка сертификационный базис представляет собой документ, содержащий ссылки на пункты действующих норм безопасности на железнодорожном транспорте, обосновывающий изменение показателей (корректировку или удаление) и внесение дополнительных требований по сертификации инновационной продукции железнодорожного транспорта в Системе сертификации на федеральном железнодорожном транспорте. В свою очередь, принятые позднее постановления Правительства РФ от 15 июля 2010 г. № 525 "Об утверждении технического регламента о безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта" и от 15 июля 2010 г. № 533 "Об утверждении технического регламента о безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта" не содержат норм, обязывающих использовать сертификационный базис в процедурах обязательной сертификации объектов железнодорожного транспорта. Указанные технические регламенты предусматривают иной порядок оценки соответствия нормам безопасности указанной продукции.

Замена части процедур обязательной сертификации обязательным страхованием гражданской ответственности в нынешней ситуации, по мнению автора, выступит эффективным регулятором функционирования рынка транспортных услуг на железной дороге. Его внедрение, во-первых, позволит восполнить имеющиеся пробелы в вопросах правового регулирования

обязательной сертификации на исследуемом транспорте, во-вторых, существенно сократит количество споров о возмещении ущерба в результате несчастных случаев, в-третьих, облегчит доступ к железнодорожным объектам добросовестным предпринимателям и стабилизирует их правовой и экономический статус.

Во второй главе диссертационного исследования **«Ресурсное обеспечение системы государственного управления железнодорожным транспортом в Российской Федерации»** анализируются аспекты кадрового, финансового и информационного обеспечения деятельности железнодорожного транспорта.

Первый параграф **«Кадровое обеспечение системы государственного управления железнодорожным транспортом»** посвящен важнейшему направлению управленческой деятельности в данной системе - подбору и расстановке кадров.

В работе отмечается, что исходя из критериообразующего признака отношения к государственной службе, всех лиц, задействованных в системе железнодорожного транспорта, можно подразделить на государственных гражданских служащих, проходящих службу в отвечающих за организацию этого вида перевозок в подразделениях Минтранса РФ, а также в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта и лиц, не обладающих подобным статусом и выполняющих функции на основании трудового договора (контракта). Среди лиц, задействованных в этой сфере и не имеющих отношения к государственной службе, можно выделить две категории: к первой относятся те, кто принимает участие в движении железнодорожных составов, ко второй – представители обслуживающего комплекса. Также можно обозначить граждан, которые работают в системе ОАО «РЖД» и лиц, осуществляющих трудовую деятельность на иных предприятиях и организациях железнодорожного транспорта. С позиций управления, всех наделенных подобными полномочиями субъектов можно подразделить на руководителей высшего, среднего и низшего уровня.

В регламентирующем деятельность железнодорожных перевозок законодательстве отсутствует определение «работник управленческого звена».

Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" в ст. 25 использует собирательный термин «работник железнодорожного транспорта общего пользования» и относит к данной категории лиц, осуществляющих производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой. Исследуя эту норму можно сделать вывод о том, что вопросы организации движения составов, координации работы железнодорожных инфраструктур и объектов, руководства обеспечением безопасности частично могут быть причислены к функциям работников железнодорожного транспорта общего пользования, но отдельно они в Законе не обозначаются и соответствующая категория должностных лиц не выделяется.

Сегодня законодательство о труде и законодательство о государственной службе, несмотря на многочисленные точки соприкосновения, развиваются в отличающихся друг от друга параллельных направлениях. Каждое из них имеет собственную устойчивую правовую базу. Поэтому, по мнению диссертанта, соединение в Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации прав, обязанностей и ответственности работников железнодорожного транспорта и государственных служащих органов управления исследуемыми перевозками недопустимо. Этот нормативный акт утвержден Правительством РФ и имеет большую юридическую силу по отношению к ведомственным актам Минтранса РФ и Росжелдора. Его существование в исходном виде не позволяет принимать противоречащие отдельным его нормам приказы и распоряжения этих органов исполнительной власти, связанные с кадровой работой. Основываясь на вышеизложенном, предлагается признать Постановление Правительства РФ от 25 августа 1992 г. № 621 "Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации" утратившим силу.

Во втором параграфе **«Организация финансового обеспечения функционирования системы железнодорожного транспорта в Российской Федерации»** раскрываются особенности финансирования деятельности объектов железнодорожной инфраструктуры.

Первой особенностью является тесная связь с федеральным бюджетом и прямая зависимость от него. Развитие железнодорожного транспорта, отнесенного к сфере естественных монополий, в рамках государственного управления предусматривает ежегодное выделение определенного объема денежных средств федерального бюджета.

Второй особенностью организации финансового обеспечения функционирования системы железнодорожного транспорта является дифференциация расходов. Субъекты Федерации устранены от управления железнодорожными перевозками. Следовательно, каких-либо расходов в этой области они не должны нести, их бремя ложится на плечи территориальных подразделений ОАО «РЖД». Однако, анализ отдельных региональных нормативных актов позволяет прийти к выводу, что фактически все же предусмотрено субсидирование отдельных видов перевозок. При этом, в настоящее время создать в субъектах Федерации собственную «эксклюзивную» управленческую модель обеспечения безопасности железнодорожных перевозок практически невозможно, поскольку для этого требуется согласование как с органами управления единого хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД», так и с государственными структурами, а также колоссальные финансовые ресурсы, которыми регионы не располагают. Единственное, что им остается в рамках собственных и привлеченных федеральных средств – поддерживать работоспособность уже созданных объектов, незначительно их модернизировать и совместно с заинтересованными ведомствами и юридическими лицами осуществлять локальные мероприятия по предупреждению несчастных случаев.

Третьей особенностью в данной сфере является возможность транспортных предприятий самостоятельно сбалансировать доходы от предоставления транспортных услуг и расходы на их оказание. Существующая сегодня организационно-правовая модель транспортных отношений на железной дороге в теории предусматривает полную самокупаемость основного объема перевозок без каких-либо бюджетных дотаций, поскольку транспортные услуги оказываются на основе стопроцентной предоплаты. Однако, исследование

организации железнодорожных перевозок в России позволяет выявить весьма противоречивую динамику. Несмотря на отмеченные обстоятельства кредиторская задолженность единого хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД» имеет тенденции к росту. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" в ст. 10 предусматривает привлечение иных, не запрещенных законом источников на обеспечение функционирования исследуемых перевозок. Из этого следует, что данная норма предполагает возможность привлечения неограниченного количества источников инвестирования в эту экономическую отрасль. Но, к сожалению, в настоящее время правовых и организационных предпосылок, способных повлиять на практическое воплощение этого положения, не имеется. Одним из решений проблем инвестирования в эту отрасль может стать применение таких финансовых инструментов как кредитование, рассрочка, финансовая аренда (лизинг), которые сегодня в условиях полной предоплаты перевозок и запланированного государственного вливания денежных средств в железную дорогу не применяются.

В третьем параграфе **«Организация информационного обеспечения деятельности системы управления железнодорожным транспортом»** рассматриваются аспекты формирования, хранения, распространения и использования информации субъектами и объектами анализируемой системы.

Проделанный анализ позволяет выделить три основных блока информации, которая создается и используется в работе этой отрасли.

Первый из них представляет собой данные, получаемые в результате функционирования информационно-технологического комплекса управления движением, автоматизированных операций и процедур, связанных с движением поездов и перемещением локомотивов, включая определение дислокации и состояния подвижного состава, индикацию и контроль эксплуатационного процесса на линии.

Второй блок включает в себя информационное сопровождение перевозки пассажиров, перемещения грузов и связанные с этим действия, призванные

организовать информационно-справочное обслуживание пользователей железнодорожного транспорта, использование и учет перевозочных документов. Иными словами, к этому блоку можно отнести всю информацию, которая связана с коммерческой деятельностью на железной дороге.

Третий блок, в свою очередь, являет собой управленческую информацию. В теории административного права этот термин трактуется как сведения, необходимые органам государственной власти для исполнения своих полномочий.

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года обращает внимание на важность совершенствования технической поддержки и модернизации единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности в части железнодорожного транспорта, формирования единого технологического и информационного пространства всех видов транспорта (морских и автомобильных перевозчиков, портов) и крупных грузовладельцев, а также информатизация железнодорожных перевозок по международным транспортным коридорам, включая информационную поддержку грузоотправителей, внедрение электронного документооборота и электронной подписи. Заслуживает поддержки обозначенная в ней необходимость перехода от информационных к информационно-управляющим технологиям работы на всех участках железной дороги. Кроме того, данный документ обозначил первостепенность создания сети информационно-логистических центров, развития инфраструктуры интермодальных перевозок и указал на необходимость обеспечения информационного и технического взаимодействия железнодорожных систем Российской Федерации и других государств и интеграцию железнодорожного транспорта Российской Федерации в систему международных перевозок с целью максимально эффективного использования его транзитного потенциала.

В работе подчеркивается, что в условиях увеличения объема поступающей в органы управления железнодорожными перевозками информации действующее законодательство не достаточно полно регламентирует формы и методы контроля

за исполнением сроков предоставления различных сведений, а также их полноты и правдивости.

Оптимальным решением этих проблем будет являться введение в КоАП РФ специализированной нормы, предусматривающей административную ответственность всех без исключения должностных лиц, работающих в системе железнодорожного транспорта и ответственных за предоставление предусмотренных различными правовыми актами информации. Кроме того, важно закрепить в ней термин «органы управления железнодорожным транспортом» который будет включать в себя не только органы государственного управления, но и соответствующие подразделения ОАО «РЖД», его дочерних и зависимых компаний, наделенных правом истребования каких-либо сведений о деятельности железнодорожного транспорта. Для этого необходимо дополнить главу 11 КоАП РФ статьей 11.31 следующего содержания: «Непредоставление, неполное, искаженное, несвоевременное предоставление должностными лицами, работающими в системе железнодорожного транспорта, предусмотренной нормативными актами информации в органы управления железнодорожным транспортом, требующейся для организации перевозок и принятия управленческих решений, соблюдения прав граждан и юридических лиц, а также сведений о различных угрозах функционирования инфраструктур железнодорожного транспорта влечет наложение административного штрафа в размере от двадцати до пятидесяти тысяч рублей.

**В заключении** автором делаются выводы по итогам проведенного исследования и даются конкретные рекомендации по совершенствованию действующего законодательства и правоприменительной практики.

**Основные научные результаты диссертации опубликованы в следующих научных изданиях:**

**Публикации в ведущих рецензируемых журналах и изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ:**

1. *Беккалиев, Д.Х.* Юридическая ответственность за непредоставление управленческой информации в системе железнодорожного транспорта [Текст]/ Д.Х. Беккалиев // Вестник Саратовской государственной юридической академии. Саратов: Изд-во ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», 2013. №5. С.172-175. (0,5 п.л.);
2. *Беккалиев, Д.Х.* Правовые основы финансового обеспечения системы железнодорожного транспорта в России [Текст]/ Д.Х. Беккалиев // Вестник Саратовской государственной юридической академии. Саратов: Изд-во ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», 2014. №2. С.117-121. (0,5 п.л.);
3. *Беккалиев, Д.Х.* Организационно-правовые аспекты демонополизации железнодорожного транспорта [Текст] / Д.Х. Беккалиев // Образование. Наука. Научные кадры. Москва: Изд-во «ЮНИТИ-ДАНА», 2014. №2. С.60-64. (0,5 п.л.);
4. *Беккалиев, Д.Х.* Организационно-правовые аспекты создания ОАО «Российские железные дороги» [Текст] / Д.Х. Беккалиев // Вестник Московского университета МВД России. Москва: Изд-во «ЮНИТИ-ДАНА», 2014. №5. С. 139-142. (0,5 п. л.);

**публикации в иных изданиях:**

5. *Беккалиев, Д.Х.* Особенности организационной структуры и полномочий федеральной службы по надзору в сфере транспорта в области контроля железнодорожных перевозок [Текст]/ Д.Х. Беккалиев // Социально-экономические проблемы развития предприятий и регионов: сб. статей XVI Междунар. науч.-практ. конф. / Пензенский государственный университет архитектуры и строительства. Пенза: АННОО «Приволжский Дом знаний», 2012. С.27-30. (0,2 п.л.);
6. *Беккалиев, Д.Х.* Организация управления железнодорожным транспортом на региональном уровне [Текст]/ Д.Х. Беккалиев // Современный российский

менеджмент: состояние, проблемы, развитие: сб. статей XVII Междунар. науч.-методич. конф. / Международный институт рынка. Пенза: АННОО «Приволжский Дом знаний», 2012. С.22-25.(0,2 п.л.);

7. *Беккалиев, Д.Х.* Административно-правовая характеристика системы государственного управления железнодорожным транспортом в России [Текст] / Д.Х. Беккалиев // Юридическая наука. Рязань: Изд-во «Концепция». 2012. № 4. С.65-69. (0,5 п.л.);

8. *Беккалиев, Д.Х.* Организация информационного обеспечения деятельности системы железнодорожного транспорта [Текст] / Д.Х. Беккалиев // Экономика и управление народным хозяйством: сб. статей Междунар. науч.-практ. конф. / Международный институт рынка. Пенза: АННОО «Приволжский Дом знаний», 2012. С.16-19.(0,2 п.л.);

9. *Беккалиев, Д.Х.* Организационно-правовые проблемы подбора кадрового состава в системе железнодорожного транспорта [Текст] / Д.Х. Беккалиев // Социально-экономические проблемы развития предприятий и регионов: сб. статей XVI Междунар. науч.-практ. конф. / Пензенский государственный университет архитектуры и строительства. Пенза: АННОО «Приволжский Дом знаний», 2012. С. 24-27. (0,2 п.л.);

10. *Беккалиев, Д.Х.* Организационно-правовые основы финансового обеспечения деятельности железнодорожного транспорта в России [Текст] / Д.Х. Беккалиев // Экономика и управление народным хозяйством: сб. статей II Междунар. науч.-практ. конф. / Международный институт рынка. Пенза: АННОО «Приволжский Дом знаний», 2013. С.119-122. (0,2 п.л.);

11. *Беккалиев, Д.Х.* Координация, планирование и прогнозирование как элементы системы государственного управления железнодорожным транспортом [Текст] / Д.Х. Беккалиев // Современные вопросы государства, права, юридического образования: сб. науч. тр. ( по матер. IX Междунар. науч.-практ. конф., Тамбов, 22 декабря 2012 г. / ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный университет им. Г.Р.Державина». Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный университет им. Г.Р.Державина», 2013. С. 102-106. (0,2 п.л.);

12. *Беккалиев, Д.Х.* Организационно-правовые аспекты деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в области железнодорожных перевозок [Текст] / Д.Х. Беккалиев, О.Г.Остапец) // Транспортное право. Москва: Издательская группа «ЮРИСТ», 2014. №1. С. 15-19. (0,4 п.л.).