

Тарасов Сергей Владимирович

**ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ СИСТЕМЫ НАКАЗАНИЙ ЗА
НЕОСТОРОЖНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ**

В статье рассматривается вопрос повышения эффективности уголовного наказания как основного средства в борьбе с неосторожными транспортными преступлениями. Отталкиваясь от факта недостаточной эффективности такого вида наказания как лишение свободы на определенный срок, автор предлагает оптимизировать борьбу с неосторожными преступными посягательствами на безопасность движения и эксплуатации транспорта путем расширенного применения к лицам, виновным в совершении рассматриваемых деяний, наказаний, альтернативных лишению свободы. Предлагаются конкретные меры по совершенствованию уголовного законодательства, которые позволят сделать действующую систему наказаний более эффективной.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/3-3/49.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2015. № 3 (53): в 3-х ч. Ч. III. С. 181-189. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/3-3/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hlist@gramota.net

УДК 343.241:343.346

Юридические науки

В статье рассматривается вопрос повышения эффективности уголовного наказания как основного средства в борьбе с неосторожными транспортными преступлениями. Отталкиваясь от факта недостаточной эффективности такого вида наказания как лишение свободы на определенный срок, автор предлагает оптимизировать борьбу с неосторожными преступными посягательствами на безопасность движения и эксплуатации транспорта путем расширенного применения к лицам, виновным в совершении рассматриваемых деяний, наказаний, альтернативных лишению свободы. Предлагаются конкретные меры по совершенствованию уголовного законодательства, которые позволят сделать действующую систему наказаний более эффективной.

Ключевые слова и фразы: неосторожные транспортные преступления; лишение свободы; альтернативные наказания; эквивалентность санкций; согласованность санкций.

Тарасов Сергей Владимирович*Елецкий государственный университет имени И. А. Бунина**tarasov_sv_88@mail.ru*

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ СИСТЕМЫ НАКАЗАНИЙ ЗА НЕОСТОРОЖНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ[©]

В последнее время в науке уголовного права все большую актуальность приобретает вопрос о необходимости реформирования современной уголовной и уголовно-исполнительной политики государства в направлении расширения сферы применения к осужденным наказаний, альтернативных лишению свободы, особенно в случае совершения ими преступных деяний, не представляющих большой общественной опасности. Необходимость в таком реформировании возникла в связи с корректировкой национальной уголовной политики в направлении гуманизации уголовной ответственности и повышения эффективности наказания как одного из основных средств в борьбе с преступностью.

Особую актуальность вопрос о реформировании уголовной и уголовно-исполнительной политики государства и расширении сферы применения наказаний, альтернативных лишению свободы, приобретает в отношении неосторожных транспортных преступлений. Такая актуальность в данном случае обусловлена тем, что основное и наиболее часто применяемое за совершение неосторожных транспортных преступлений наказание в виде реального лишения свободы на сегодняшний день не способно быть эффективным средством в борьбе с рассматриваемыми преступными деяниями. Об этом достаточно убедительно свидетельствуют данные статистических исследований, согласно которым динамика неосторожных транспортных преступлений на протяжении нескольких последних лет характеризуется довольно устойчивой тенденцией к росту [8].

Однако, говоря о необходимости расширенного применения альтернативных наказаний к лицам, виновным в совершении неосторожных преступных посягательствах на безопасность движения и эксплуатации транспорта, следует отметить, что действующая система наказаний за рассматриваемые деяния предусматривает достаточно небольшое количество альтернативных наказаний (штраф, ограничение свободы, принудительные работы, арест) и возможных случаев их применения за совершение транспортных преступлений. Действительно, основная масса наказаний, альтернативных реальному лишению свободы, находит свое закрепление в санкциях тех частей статей главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК), которые устанавливают ответственность за совершение неосторожных транспортных преступлений с наименее тяжкими последствиями в виде тяжкого вреда здоровью человека и (или) причинения крупного ущерба. Если же совершение неосторожного транспортного преступления влечет за собой более серьезные последствия, такие, как смерть одного, а также двух и более лиц, то перечень альтернативных наказаний в санкциях соответствующих частей статей значительно сужается (в большинстве таких санкций наказанием, альтернативным лишению свободы, выступают лишь принудительные работы) [9]. Все это, по нашему мнению, свидетельствует о том, что для повышения эффективности уголовного наказания как одного из средств борьбы с транспортной преступностью недостаточно только лишь расширить применение на практике уже имеющихся в соответствующих нормах главы 27 УК альтернативных наказаний за совершение неосторожных транспортных преступлений. Для достижения сколько-нибудь значимых результатов в данной области необходимо изменение всей действующей системы наказаний за рассматриваемые деяния путем увеличения числа альтернативных лишению свободы наказаний в санкциях соответствующих норм УК о неосторожных посягательствах на безопасность движения и эксплуатации транспорта (в том числе и в санкциях тех частей статей главы 27 Кодекса, которые устанавливают ответственность за совершение транспортных преступлений, повлекших последствия в виде причинения смерти одному или более лицам [Там же]). Исходя из этого, мы в данной статье постараемся предложить оптимальные, на наш взгляд, изменения действующей системы наказаний за неосторожные транспортные преступления и определить те виды альтернативных лишению свободы наказаний, которые могут быть применены к лицам, виновным в совершении рассматриваемых деяний.

Прежде чем высказывать конкретные предложения по изменению действующего уголовного законодательства в рассматриваемой сфере, необходимо сказать несколько слов о том, чем необходимо руководствоваться

при определении наиболее эффективных и целесообразных видов альтернативных наказаний (а также пределов этих наказаний), которые могут быть назначены виновным в совершении неосторожных транспортных преступлений. При определении видов таких наказаний основными критериями, помимо общественной опасности преступного деяния и характеристики личностных особенностей осужденного, также выступает эквивалентность данных наказаний между собой и с лишением свободы в пределах соответствующей санкции. Кроме того, при определении наиболее подходящих видов альтернативных наказаний, которые целесообразно применять к лицам, виновным в совершении неосторожных преступных посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспорта, необходимо четко выделить те пределы наказания в виде лишения свободы, при которых введение в санкции норм о неосторожных транспортных преступлениях альтернативных наказаний является возможным и целесообразным.

Что касается эквивалентности альтернативных санкций, то ее соблюдение необходимо для того, чтобы исключить «потенциальную возможность назначения несправедливого – сурового или мягкого наказания, не соответствующего тяжести содеянного и личности виновного» [10, с. 445] и тем самым сузить рамки судебного усмотрения. Ряд принципов определения эквивалентности различных санкций между собой содержится в нормах главы 9 УК, устанавливающих правила зачета сроков различных наказаний при замене неотбытой части одного вида наказания другим [9]. При этом, на наш взгляд, не стоит трактовать эквивалентность альтернативных санкций между собой и с лишением свободы как строгое соответствие нижних и верхних пределов одной санкции (допустим, ограничения свободы) таким же пределам другой санкции (например, лишения свободы на определенный срок). Иными словами, верхний предел альтернативной санкции может не всегда совпадать с верхним пределом лишения свободы. Так, например, согласно части 5 статьи 53 УК, два дня ограничения свободы эквивалентны одному дню лишения свободы [Там же]. Из данного положения следует вывод, что эквивалентным лишению свободы на срок до двух лет будет являться ограничение свободы на срок до 4 лет, то есть на максимально возможный срок назначения данного вида наказания. Однако эквивалентность размеров наказаний, понимаемая в таком смысле, не всегда соблюдается даже самим законодателем. В частности, это можно обнаружить в части 1 статьи 264, части 1 статьи 266, части 1 статьи 268, в которых верхний предел лишения свободы составляет 2 года, а предельный срок ограничения свободы определен на уровне 3 лет [Там же]. Но такое определение верхних пределов указанных видов наказаний, на наш взгляд, нельзя считать ошибкой законодательной конструкции данных статей УК. Указанное выше несоответствие верхних пределов наказаний говорит не об отсутствии их эквивалентности, а об установлении внутри соответствующих уголовно-правовых норм определенной градации различных видов наказаний по степени их тяжести и продолжительности их отбывания. Такая градация необходима для того, чтобы сузить пределы судебного усмотрения при назначении наказания за совершение транспортных преступлений. Иными словами, в рассмотренных выше статьях УК законодатель путем установления различных размеров наказаний указывает правоприменителям, что лишение свободы за данные преступные деяния может быть заменено таким альтернативным видом наказания, как ограничение свободы, лишь в случае, когда предельный срок, на который могло бы быть назначено лишение свободы, составляет не более 1,5 лет. Если же за аналогичное по объективной стороне деяние может быть назначено лишение свободы на срок от 1,5 до 2 лет в силу его большей общественной опасности (ввиду, например, повторного совершения такого деяния), то ограничение свободы применять уже не следует. Таким образом, в рассмотренных выше случаях градация пределов наказаний не является ошибочной и служит целям индивидуализации и назначения более справедливого наказания.

Говоря о том, что эквивалентность не всегда означает строгое соответствие между собой верхних пределов различных видов наказаний, предусмотренных в санкции соответствующей части статьи, стоит отдельно сказать о соответствии минимальных пределов альтернативных наказаний между собой и с лишением свободы. На наш взгляд, при определении нижних пределов альтернативных видов наказаний следует все же избегать значительных различий в нижних пределах альтернативных видов наказаний и нижних пределах лишения свободы, указанных в санкциях соответствующих частей статей главы 27 УК. Конечно, сказанное не означает, что нижняя граница альтернативного наказания при его «конвертации» в лишение свободы должна соответствовать нижней границе лишения свободы день в день. Однако такой разрыв, по нашему мнению, должен составлять от 6 месяцев до одного года. В противном случае не в полной мере будет соблюден принцип справедливости. Кроме того, нижний предел альтернативного наказания, назначаемого за неосторожные транспортные преступления с более тяжкими последствиями, должен быть не меньше верхнего предела такого же вида альтернативного наказания, назначаемого за аналогичные преступные деяния с менее тяжкими последствиями.

Что касается предельных сроков лишения свободы, при которых оно может быть заменено альтернативными видами наказаний, то мы полагаем, что в данном случае мы можем полностью согласиться с точкой зрения А. И. Чучаева относительно данного вопроса. По его верному замечанию лишению свободы на срок свыше 5-7 лет альтернативы не существует [10, с. 445]. Иными словами, установление в санкциях норм о транспортных преступлениях альтернативных видов наказаний можно признать возможным и целесообразным лишь в том случае, если наказание в виде лишения свободы за соответствующее преступное деяние не превышает 5-7 лет.

Помимо рассмотренных выше аспектов при включении в санкции норм о транспортных преступлениях различных видов альтернативных наказаний необходимо также придерживаться правила, что по мере повышения максимума санкции количество альтернативных наказаний должно уменьшаться. Соблюдение этого правила позволит обеспечить соотносимость типовых видов наказаний, а значит, создаст необходимые предпосылки для назначения индивидуализированного наказания, predeterminedенного самим законодателем, а не судебским усмотрением [Там же, с. 446].

Таким образом, рассмотрев основные принципы построения санкций, содержащих в себе альтернативные наказания, теперь непосредственно перейдем к определению тех видов альтернативных наказаний, которые, на наш взгляд, могут быть предусмотрены за совершение неосторожных транспортных преступлений. При рассмотрении данного вопроса для удобства все неосторожные транспортные преступления будут классифицированы нами на основании степени тяжести причиняемой в результате их совершения последствий на:

1) транспортные преступления, в результате совершения которых причиняется тяжкий вред здоровью человека либо крупный ущерб (ч. 1 ст. 263, ч. 1,2 ст. 263.1, ч. 1 ст. 264, ч. 1 ст. 266, ч. 1 ст. 267, ч. 1 ст. 268, ч. 1 ст. 269, ч. 1 ст. 271.1 УК);

2) транспортные преступления, последствиями которых является смерть потерпевшего (закреплены в основном в частях вторых указанных статей, исключение – статьи 263.1 (часть 3), 264 (часть 3), 271.1 (часть 1));

3) транспортные преступления, последствием совершения которых является смерть двух и более лиц (в основном ответственность за данные деяния предусмотрена частями третьими перечисленных выше статей, исключение – статьи 263.1 (часть 4), 264 (часть 5), 271.1 (часть 2)).

Применительно к каждой из этих групп транспортных преступлений в силу схожей степени их общественной опасности мы и будем определять наиболее подходящие виды альтернативных наказаний. При этом хотелось бы сразу оговориться, что вопрос о конкретных видах альтернативных наказаний применительно к статьям 263.1 и 271.1 будет рассматриваться отдельно в силу особенностей их законодательной конструкции по сравнению с другими статьями о неосторожных транспортных преступлениях.

Начнем с транспортных преступлений, в результате совершения которых причиняется крупный ущерб либо тяжкий вред здоровью. Как уже отмечалось ранее, наибольшее количество альтернативных наказаний установлено в уголовно-правовых нормах об ответственности именно за транспортные преступления с такими последствиями. В качестве альтернативных наказаний в соответствующих частях норм главы 27 УК выступают штраф, ограничение свободы, принудительные работы и арест [9]. Казалось бы, набор альтернативных наказаний в данных нормах оптимальный и какому-либо расширению не подлежит. Однако не все так однозначно. Во-первых, не все из перечисленных видов альтернативных наказаний встречаются в санкции каждой из соответствующих уголовно-правовых норм. Так, например, в санкции части 1 статьи 264, части 1 статьи 268 и части 1 статьи 269 отсутствует такой вид альтернативного наказания, как штраф [Там же]. Данное отсутствие, на наш взгляд, представляется не вполне логичным с учетом того, что преступные деяния, закрепленные в данных статьях, по своей общественной опасности находятся на том же уровне, что и деяния, предусмотренные частью 1 статьи 263, частью 1 статьи 266 и частью первой статьи 267, в санкциях которых наказание в виде штрафа законодательно закреплено [Там же]. Исходя из этого, нам представляется необходимым закрепить такой вид наказания, как штраф и в санкциях первых частей статей 264, 268 и 269 УК, причем в размерах, аналогичных размерам штрафа в санкциях статей 263, 266, 267 УК.

Другими видами альтернативных наказаний, нашедшими свое закрепление не во всех соответствующих частях рассматриваемых статей, являются ограничение свободы и арест. Так, ограничение свободы отсутствует в санкции части 1 статьи 267 [Там же]. Во многом это объясняется стремлением законодателя соблюсти принцип эквивалентности наказаний в санкции одной уголовно-правовой нормы. В случае закрепления в санкции части 1 рассматриваемой статьи наказания в виде ограничения свободы (максимальный срок которого составляет четыре года) образовалась бы неоправданно большая разница между предельным сроком назначения ограничения свободы и лишения свободы (максимальный срок которого в части 1 статьи 267 УК составляет 4 года). В данном случае такая разница составила бы 2 года, если рассчитывать ее исходя из правил замены ограничения свободы лишением свободы, предусмотренных частью 5 статьи 53 УК [Там же]. Однако, как нами уже был сделан вывод ранее, законодатель в процессе криминализации и пенализации деяния, предусмотренного статьей 267 УК, неоправданно зависил степень общественной опасности данного деяния и, соответственно, пределы его наказуемости. Поэтому, по уже высказанному нами мнению, необходимо привести наказания, указанные в санкции статьи 267 УК в соответствие с санкциями иных статей главы 27 УК о неосторожных транспортных преступлениях (статьями 264, 266, 268 и др.) путем снижения максимальных сроков данных наказаний до уровня, указанного в санкциях иных статей главы 27 УК, устанавливающих ответственность за неосторожные транспортные преступления с аналогичными вредными последствиями. В этом случае станет вполне возможным дополнить санкцию части статьи 267 УК альтернативным наказанием в виде ограничения свободы на срок до трех лет.

Что касается ареста как вида альтернативного наказания, то по уже вышеназванным причинам его необходимо включить в санкцию части 1 статьи 267 УК наряду с ограничением свободы. При этом на наш взгляд, было бы вполне целесообразным понизить верхний предел данного альтернативного наказания в соответствующих частях статей 263, 264, 266 и 269 до уровня 4 месяцев, как это осуществлено законодателем в части 1 статьи 268 УК [Там же]. По нашему убеждению, транспортные преступления, повлекшие за собой последствия в виде крупного ущерба либо тяжкого вреда здоровью, не являются настолько общественно опасными, что за них следует приговаривать осужденного к максимальному сроку ареста. Кроме того, такое снижение верхнего предела рассматриваемого вида альтернативного наказания за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности крупный ущерб либо тяжкий вред здоровью потерпевшего, позволило бы в дальнейшем закрепить арест на срок от 4 до 6 месяцев как вид альтернативного наказания в санкциях соответствующих частей названных выше статей, устанавливающих ответственность за рассматриваемые деяния, последствиями которых является смерть человека.

Конечно, можно высказать и определенные сомнения насчет указанного выше снижения максимального предела ареста до 4 месяцев. В основном такие сомнения возникают, если сравнить санкцию части 1 статьи 118 УК «Причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности» [Там же] (общая норма) и измененные указанным выше образом санкции соответствующих частей статей о транспортных преступлениях, устанавливающих ответственность за причинение по неосторожности аналогичного вреда (являющихся специальными нормами по отношению к статье 118 УК). В случае снижения предельного срока ареста до 4 месяцев в нормах о транспортных преступлениях получится, что простое неквалифицированное причинение тяжкого вреда здоровью человека будет наказываться строже, чем более общественно опасное причинение такого же вреда в результате посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта. Однако возникновение такой ситуации допускать нельзя, поскольку это может создать возможность назначения несправедливого наказания. Впрочем, по нашему мнению, в настоящее время нет никаких препятствий для того, чтобы снизить предельный срок ареста (хотя бы до тех же 4 месяцев) и в части 1 статьи 118 УК. Это тем более возможно, если учесть тот факт, что некоторые виды альтернативных наказаний, содержащиеся в статье 118 УК и соответствующих частях статей 264, 266, 268, 269, по своим максимальным срокам абсолютно идентичны (например, и там, и там в качестве наказания закреплено наказание в виде ограничения свободы на срок до трех лет [Там же]).

Во-вторых, размеры альтернативных наказаний в санкциях рассматриваемых норм не всегда до конца согласованы между собой. К примерам указанной несогласованности можно отнести:

1) завышение предельного срока ограничения свободы в части 1 статьи 263 по сравнению с частью 1 статьи 264, частью 1 статьи 266, частью 1 статьи 268, частью 1 статьи 269 УК;

2) завышение в два раза предельного срока принудительных работ в части 1 статьи 267 по сравнению с частью 1 статьи 263, частью 1 статьи 264, частью 1 статьи 266, частью 1 статьи 268, частью 1 статьи 269 УК [Там же].

Способом преодоления несогласованности санкций указанных норм между собой является, по нашему мнению, внесение изменений в статьи 263 и 267 УК, в результате которых верхний предел ограничения свободы в части 1 статьи 263 и максимальный срок принудительных работ в части 1 статьи 267 будут понижены до уровня, установленного в санкциях соответствующих частей статей 264, 266, 268, 269 УК.

И, наконец, нам кажется возможным дополнить перечень альтернативных наказаний в рассматриваемых нормах таким видом наказания, как исправительные работы на срок до двух лет. С одной стороны, включение в санкции рассматриваемых статей указанного вида наказания заполнит «пропасть» между штрафом и ограничением свободы и сделает более плавным переход от менее тяжкого наказания к более тяжкому. С другой стороны, исправительные работы, как и другие виды альтернативных наказаний, позволят добиться еще большей индивидуализации наказания и, соответственно, назначения более справедливого его вида.

В пользу возможности включения исправительных работ в санкции рассматриваемых норм о неосторожных транспортных преступлениях можно привести несколько аргументов. Во-первых, такой вид наказания, как исправительные работы, предусмотрен и в санкции статьи 118 УК, устанавливающей ответственность за простое неквалифицированное причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности [Там же]. Во-вторых, исправительные работы, если исходить из системы наказаний, закрепленной в статье 44 УК [Там же], являются более тяжким видом наказания, чем штраф, который уже закреплен в санкциях рассматриваемых норм. И, наконец, еще одним аргументом в пользу включения исправительных работ в санкции рассматриваемых статей является тот факт, что разница предельных сроков исправительных работ (2 года) и лишения свободы при их сравнении по правилам эквивалентности, указанным в статье 50 УК [Там же], оказывается не слишком значительной и составляет чуть более года.

Говоря о необходимости включения исправительных работ в санкции соответствующих частей статей главы 27 УК, предусматривающих ответственность за неосторожные транспортные преступления с последствиями в виде крупного ущерба либо причинения тяжкого вреда здоровью человека, мы в то же время полагаем, что не стоит включать в санкции этих норм такой вид альтернативного наказания, как обязательные работы. В противном случае у правоприменителей возникнет ничем не обоснованная возможность для неоправданного занижения наказания за совершение неосторожных посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших причинение крупного ущерба либо тяжкого вреда здоровью потерпевшего.

Таким образом, наиболее подходящими видами альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений, повлекших причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью либо крупного ущерба, будут являться:

1) штраф в размере от 100 до 300 тысяч рублей либо в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет;

2) исправительные работы на срок до двух лет;

3) ограничение свободы на срок до трех лет;

4) принудительные работы на срок до двух лет;

5) арест на срок до четырех месяцев.

Теперь перейдем к определению тех видов альтернативных наказаний, которые целесообразно применять за совершение транспортных преступлений, повлекших по неосторожности причинение смерти человеку (часть 2 статьи 263, часть 3 статьи 264, часть 2 статьи 266, часть 2 статьи 267, часть 2 статьи 268, часть 2 статьи 269 УК) [Там же]. Как видно из анализа санкций соответствующих частей рассматриваемых статей, число альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений, отнесенных нами ко второй категории, резко уменьшается. Фактически единственным видом альтернативного наказания,

которое можно применить к виновному при совершении им посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшего по неосторожности смерть потерпевшего, являются принудительные работы. Единственным исключением из этого правила является часть 2 статьи 268 УК, в которой в качестве альтернативного наказания указано также ограничение свободы на срок до 4 лет [Там же]. Впрочем, даже принудительные работы нашли свое закрепление не во всех частях рассматриваемых нами статей главы 27 УК. Так, данный вид наказания отсутствует в санкции части 2 статьи 267 УК [Там же]. Хотя, по нашему мнению, принудительные работы следует включить и в санкцию указанной статьи, одновременно снизив и срок лишения свободы, указанный в ней, до 5 лет, чтобы привести данную статью в соответствие с другими частями указанных выше статей главы 27 УК, предусматривающими ответственность за транспортные преступления с аналогичными вредными последствиями.

Кроме того, обращает на себя внимание также несогласованность предельных сроков принудительных работ в соответствующих частях рассматриваемых статей. Она выражается в несовпадении предельных сроков принудительных работ в части 3 статьи 264 и части 2 статьи 268 по сравнению с санкциями соответствующих частей статей 263, 266 и 269 УК [Там же]. Наиболее верным способом достижения согласованности санкций в данном случае является снижение максимальных сроков принудительных работ в санкциях части 2 статьи 263, части 2 статьи 266 и части 2 статьи 269 УК до уровня 4 лет. В качестве обоснования необходимости применения именно данного способа преодоления несогласованности предельных сроков принудительных работ в санкциях соответствующих частей рассматриваемых статей можно привести следующие аргументы. С одной стороны, данный способ позволит достичь определенной градации наказаний в пределах санкций соответствующих частей статей 263, 264, 266, 267, 268, 269 УК, что позволит, как уже указывалось нами, сузить пределы судейского усмотрения при назначении наказания за совершение этих деяний. С другой стороны, это позволит устранить неоправданное равенство предельных сроков принудительных работ, назначаемых за совершение неосторожных транспортных преступлений, повлекших за собой последствия в виде смерти одного человека, и таких же деяний, но повлекших причинение смерти двум и более лицам. Такое равенство является необоснованным, поскольку более тяжкие по характеру последствий, а значит, и по степени общественной опасности транспортные преступления не должны наказываться так же, как и транспортные преступления, в результате которых причиняются менее тяжкие последствия.

Кроме того, снижение предельных сроков принудительных работ в рассматриваемых статьях о неосторожных транспортных преступлениях до 4 лет создаст возможность для включения в их санкции такого альтернативного наказания, как ограничение свободы на срок до 4 лет (как это было сделано законодателем в санкции части 2 статьи 268 УК [Там же]). Во-первых, дополнение санкций части 2 статьи 263, части 3 статьи 264, части 2 статьи 266, части 2 статьи 267 и части 2 статьи 269 УК таким видом альтернативного наказания станет возможным, поскольку снижение предельных сроков принудительных работ в указанных уголовно-правовых нормах до 4 лет сделает переход от менее тяжкого вида наказания к более тяжкому в рамках отдельной санкции более плавным в силу уменьшения разницы между следующими друг за другом по тяжести видами наказания до приемлемого уровня (например, разница между максимальными сроками ограничения свободы и принудительных работ составит 2 года, согласно правилам, указанным в статье 53 УК [Там же]). Во-вторых, такое дополнение санкций соответствующих частей указанных статей ограничением свободы будет в полной мере соответствовать правилу о том, что более тяжкое по степени общественной опасности преступное деяние должно наказываться более сурово, нежели менее тяжкое, поскольку срок ограничения свободы за совершение транспортных преступлений, повлекших смерть потерпевшего (4 года), будет выше, чем предельный срок данного вида наказания за транспортные преступления, результатом которых является тяжкий вред здоровью либо крупный ущерб (3 года соответственно). Наконец, включение ограничения свободы как вида наказания в санкции соответствующих частей статей 263, 264, 266, 267 и 269 УК будет способствовать постепенному, не слишком резкому возрастанию тяжести уголовной репрессии за рассматриваемые транспортные преступления по сравнению с менее тяжкими по степени общественной опасности посягательствами на безопасность движения и эксплуатации транспорта (в данном случае повлекшими причинение тяжкого вреда здоровью либо крупного ущерба). Более того, назначение ограничения свободы в качестве основного вида наказания за рассматриваемые транспортные преступления будет также соответствовать правилу о том, что данное наказание может быть назначено лишь за преступления небольшой и средней тяжести (часть 2 статьи 53 УК), поскольку данные неосторожные деяния, в соответствии с нормами статьи 15 УК, относятся именно к категории преступлений средней тяжести [Там же].

Помимо ограничения свободы нам также представляется необходимым дополнить санкции части 2 статьи 263, части 3 статьи 264, части 2 статьи 266, части 2 статьи 267, части 2 статьи 268 и части 2 статьи 269 УК таким видом альтернативного наказания, как арест на срок от 4 до 6 месяцев. При этом аргументы в пользу включения данного вида наказания в санкции соответствующих частей рассматриваемых статей будут примерно теми же, что были приведены выше.

Вместе с тем такие виды альтернативного наказания, как штраф и исправительные работы в санкции соответствующих частей рассматриваемых статей главы 27 УК включать не следует. Во-первых, это будет способствовать неоправданному смягчению уголовной репрессии за совершение транспортных преступлений, повлекших по неосторожности причинение смерти человеку. Особенно очевидным это становится с учетом того, что предельный срок исправительных работ за аналогичные деяния, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью либо крупного ущерба, был установлен нами на уровне максимального срока, на который данное наказание может быть установлено вообще. Во-вторых, закрепление данных видов альтернативных наказаний в санкциях соответствующих частей статей 263, 264, 266, 267, 268 и 269 УК противоречило бы указанному нами ранее принципу, что по мере повышения максимума санкции количество альтернативных наказаний должно уменьшаться. В-третьих, включение штрафа как основного вида наказания в санкции норм

главы 27 УК, предусматривающих ответственность за совершение транспортных преступлений, повлекших смерть одного либо двух и более лиц, связано с трудностями в определении справедливого размера данного вида наказания. Трудности в данном случае обусловлены тем, что при определении наиболее подходящего размера штрафа, который следовало бы назначить за такие транспортные преступления, необходимо разрешить целый ряд не только собственно уголовно-правовых, но и довольно сложных этических и социально-философских вопросов. Более того, при установлении штрафа за транспортные преступления, повлекшие причинение смерти одному и более лицам, у общества может создаться впечатление, что тем самым мы фактически определяем цену жизни отдельного человека. Исходя из этого, мы в настоящее время воздержимся от рекомендаций по включению штрафа в санкции соответствующих частей статей главы 27 УК.

Таким образом, в качестве наиболее подходящих видов альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений, повлекших причинение по неосторожности смерти человека, следует признать:

- 1) ограничение свободы на срок от 3 до 4 лет;
- 2) принудительные работы на срок не ниже 2 и не выше 4 лет;
- 3) арест на срок от 4 до 6 месяцев.

Что касается неосторожных транспортных преступлений, результатом которых является смерть двух и более лиц (часть 3 статьи 263, часть 5 статьи 264, часть 3 статьи 266, часть 3 статьи 267, часть 3 статьи 268, часть 3 статьи 269, часть 2 статьи 271.1 УК [Там же]), то в данном случае мы, пожалуй, согласимся с позицией законодателя, закрепившего в соответствующих нормах лишь один вид альтернативного наказания – принудительные работы на срок до 5 лет. На наш взгляд, установление лишь одного и именно такого вида альтернативного наказания в указанных нормах главы 27 УК вполне обоснованно с учетом тех принципов построения санкций, о которых мы говорили выше, и не противоречит им. Действительно, сложно признать эквивалентным лишение свободы на срок до 7 лет и, скажем, исправительные работы на срок до 2 лет или ограничение свободы на срок до 4 лет в силу того, что между верхними пределами данных видов наказаний в данном случае образуется слишком большой разрыв, не отвечающий принципу назначения справедливого наказания. Более того, при включении в санкции соответствующих частей статей УК иных видов альтернативных наказаний, кроме принудительных работ, не удастся соблюсти и ранее неоднократно приводившееся нами правило о том, что более тяжкое по степени общественной опасности преступное деяние должно наказываться более сурово, нежели менее тяжкое. Помимо всего сказанного выше, необходимо также принять во внимание тот факт, что в данном случае мы приближаемся к определенному нами выше максимальному пределу лишения свободы (5-7 лет), после превышения которого альтернативы лишению свободы, по мнению большинства ученых, не существует. Это также свидетельствует о том, что число альтернативных наказаний в санкциях частей статей о транспортных преступлениях, в которых установлено лишение свободы на срок до 7 лет, должно быть минимальным.

Вместе с тем хотелось бы отметить, что наказание в виде принудительных работ снова нашло свое закрепление не во всех рассматриваемых статьях УК. Так, оно отсутствует в части 3 статьи 267 и части 2 статьи 271.1 УК [Там же]. Такое отсутствие является ошибочным, поскольку, как уже ранее нами было установлено, деяния, предусмотренные указанными частями рассматриваемых норм, ничем не отличаются по степени своей общественной опасности от других неосторожных транспортных преступлений, повлекших за собой причинение смерти двум и более лицам (например, часть 3 статьи 263, часть 5 статьи 264 УК и т.д.). Из этого следует, что и наказания, назначаемые осужденным за совершение данных преступлений, не должны различаться. Иными словами, в часть 3 статьи 267 и часть 2 статьи 271.1 УК в качестве альтернативного наказания нужно включить принудительные работы. При этом, как уже указывалось, максимальный срок лишения свободы в части 2 статьи 267 необходимо понизить до уровня, предусмотренного иными статьями о транспортных преступлениях, повлекших смерть двух и более лиц (часть 3 статьи 263, часть 3 статьи 266, часть 3 статьи 268 УК), а именно – до 7 лет.

Если говорить о предельном сроке принудительных работ, который должен быть закреплен в соответствующих частях рассматриваемых статей УК, то его необходимо оставить на уровне 5 лет. И не только потому, что это предельный срок, на который данное наказание может быть вообще назначено [Там же], но и потому, что это обеспечит необходимую разницу в уголовной ответственности за транспортные преступления, повлекшие смерть потерпевшего, и за аналогичные деяния с результатом в виде смерти двух и более лиц. При этом минимальный срок принудительных работ в данном случае будет равен 4 годам, поскольку это максимальный срок такого наказания, который мы предлагаем установить за менее тяжкие транспортные преступления с последствиями в виде смерти одного лица.

Таким образом, для данной категории транспортных преступлений единственным и наиболее подходящим, по нашему мнению, альтернативным наказанием будут принудительные работы на срок от 4 до 5 лет.

Теперь поговорим о наиболее подходящих видах альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений, предусмотренных статьями 263.1 и 271.1 УК.

Начнем со статьи 263.1 УК, устанавливающей ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности [Там же]. Данная статья является сравнительно новой в системе норм о транспортных преступлениях, поскольку была введена в УК в 2010 году [5]. Она, как уже отмечалось ранее, по своей законодательной конструкции довольно сильно отличается от иных статей главы 27 УК о неосторожных транспортных преступлениях. В силу этого санкции частей статьи 263.1 и частей иных статей о неосторожных транспортных преступлениях главы 27 УК, устанавливающие ответственность за преступные деяния с аналогичными по характеру последствиями, сильно отличаются друг от друга. Не приводя здесь подробный уголовно-правовой анализ рассматриваемой статьи, отметим следующее. По нашему убеждению, санкцию части 1 статьи 263.1 УК необходимо привести в соответствие с теми рекомендациями, которые были выше указаны нами для санкций тех частей норм главы 27 УК, которые предусматривают ответственность за совершение

транспортных преступлений, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или крупного ущерба (часть 1 статьи 263, часть 1 статьи 264 и т.д.). Иными словами санкцию части 1 статьи 263.1 УК следует дополнить такими видами альтернативных наказаний, как исправительные работы на срок до двух лет, принудительные работы на срок до двух лет, арест на срок до четырех месяцев с одновременным приведением размера штрафа и предельного срока ограничения свободы в соответствие с тем уровнем, который предусмотрен в иных статьях о неосторожных транспортных преступлениях. Кроме того, следует в качестве наказания в санкцию части 1 данной статьи включить лишение свободы на срок до двух лет, опять же по аналогии с иными статьями о неосторожных транспортных преступлениях главы 27 УК. Возможность и целесообразность указанных выше изменений соответствующей части статьи 263.1 вытекает из сходства общественной опасности деяния, предусмотренного в ней, и степени общественной опасности иных неосторожных транспортных преступлений, которое обусловлено как общностью родового объекта данных посягательств, так и причинением идентичных вредных последствий в результате их совершения.

В части второй статьи 263.1 УК предусмотрена уголовная ответственность за совершение более общественно опасного нарушения в области транспортной безопасности. Причем большая общественная опасность в данном случае определяется не более тяжкими вредными последствиями, а тем, что в части 2 статьи 263.1 установлена ответственность за совершение предусмотренного ею преступления специальным субъектом – лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности [Там же]. Исходя из этого, а также из того, что предельный срок лишения свободы в части рассматриваемой нормы составляет 5 лет, мы считаем возможным изменить санкцию данной нормы в соответствии с теми предложениями, которые были высказаны нами при построении санкций соответствующих частей статей 263, 264, 266, 267, 268 и 269 УК, предусматривающих ответственность за совершение указанных в них деяний, повлекших по неосторожности смерть потерпевшего. Таким образом, в соответствии со сказанным выше, неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, следует наказывать ограничением свободы на срок до четырех лет, либо принудительными работами на срок до четырех лет, либо арестом на срок от четырех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до пяти лет.

Вместе с тем на данный момент мы не считаем возможным вносить изменения в санкции частей 3 и 4 статьи 263.1 УК путем добавления в них каких-либо видов альтернативных наказаний. Это объясняется тем, что в данных частях рассматриваемой статьи, помимо таких квалифицирующих признаков, как смерть одного либо двух и более лиц, содержится также указание на такиеотягчающие обстоятельства, как совершение рассматриваемого преступления группой лиц по предварительному сговору (часть 3 статьи 263.1) и организованной группой (часть 4 статьи 263.1) [Там же]. Эти дополнительные отягчающие обстоятельства повышают степень общественной опасности деяний, предусмотренных в указанных частях рассматриваемой статьи, по сравнению с неосторожными транспортными преступлениями, повлекшими причинение аналогичных последствий. В силу этого меньшее количество альтернативных наказаний в частях 3 и 4 статьи 263.1 УК, а также ужесточение уголовной ответственности за совершение предусмотренных в них деяний по сравнению с иными рассмотренными выше нормами главы 27 УК в данном случае является оправданным.

Что касается статьи 271.1 УК, устанавливающей ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации [Там же], то, по нашему мнению, дополнение санкций частей данной статьи различными видами альтернативных наказаний не представляется возможным без существенного изменения ее законодательной конструкции. Надо сказать, что конструкция этой статьи не слишком удачная в силу объединения в одной части нормы об ответственности за предусмотренное ей транспортное преступление, повлекшее за собой как причинение тяжкого вреда здоровью человека, так и причинение смерти одному лицу. На наш взгляд, конструкцию статьи 271.1 УК необходимо изменить следующим образом. В части первой данной статьи предусмотреть уголовную ответственность за использование воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью. В части второй статьи 271.1 установить уголовную ответственность за совершение аналогичного деяния, если оно повлекло по неосторожности причинение смерти человеку, а в части третьей – если это деяние повлекло по неосторожности смерть двух или более лиц. Только после такого изменения законодательной конструкции рассматриваемой статьи санкции соответствующих ее частей могут быть приведены в соответствие с теми рекомендациями, которые были высказаны нами выше в отношении санкций иных статей о неосторожных транспортных преступлениях.

И в заключение хотелось бы сказать несколько слов о возможности дополнения альтернативными наказаниями санкций частей 2, 4, 6 статьи 264 УК, устанавливающих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекших за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерти одного или двух и более лиц соответственно [Там же]. На наш взгляд, в настоящий момент преждевременно говорить о включении в санкции указанных частей статьи 264 УК каких-либо видов альтернативных наказаний, поскольку:

- 1) введение в рассматриваемую статью данных частей было направлено именно на ужесточение ответственности за совершение предусмотренного в ней деяния в состоянии опьянения в целях борьбы с увеличивающимся числом случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения;

- 2) в настоящее время практика применения норм, закрепленных в частях 2, 4, 6 статьи 264, еще не позволяет в полной мере говорить об эффективности или неэффективности именно такого подхода к наказанию

предусмотренных в них деяний и, соответственно, о необходимости изменения санкций этих норм в сторону смягчения (в том числе с помощью альтернативных наказаний) или, наоборот, ужесточения.

Подводя итог всему сказанному по вопросу о возможности и целесообразности применения альтернативных наказаний за совершение транспортных преступлений, мы считаем необходимым показать, как могли бы выглядеть санкции норм главы 27 УК о неосторожных транспортных преступлениях в случае их изменения в соответствии с изложенными выше рекомендациями. При этом в силу того, что мы считаем необходимым привести санкции всех рассмотренных нами уголовно-правовых норм к единому знаменателю, мы умышленно не будем акцентировать внимание на каждой из статей главы 27 УК. Вместо этого мы представим наиболее общую законодательную конструкцию санкций статей, предусматривающих ответственность за неосторожные транспортные преступления, заменив все многообразие диспозиций соответствующих статей главы 27 УК словосочетанием «транспортное преступление» и указанием на соответствующие вредные последствия, наступающие в результате его совершения. Итак, в наиболее общем виде санкции норм о неосторожных транспортных преступлениях должны выглядеть следующим образом:

1) транспортное преступление, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, наказывается:

– штрафом в размере от 100 до 300 тысяч рублей либо в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет;

- либо исправительными работами на срок до двух лет;
- либо ограничением свободы на срок до трех лет;
- либо принудительными работами на срок до двух лет;
- либо арестом на срок до четырех месяцев;
- либо лишением свободы на срок до двух лет;

2) транспортное преступление, повлекшее по неосторожности смерть человека, наказывается:

- ограничением свободы на срок от 3 до 4 лет;
- либо принудительными работами на срок от 2 до 4 лет;
- либо арестом на срок от 4 до 6 месяцев;
- либо лишением свободы на срок от 2 до 5 лет;

3) транспортное преступление, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается:

- принудительными работами на срок от 4 до 5 лет;
- либо лишением свободы на срок от 5 до 7 лет.

В то же время, если в уголовно-правовой норме присутствует указание на иные более тяжкие последствия совершения неосторожного транспортного преступления (как в случае со статьей 263.1 УК), то санкция данной нормы может быть изменена в сторону ужесточения уголовной ответственности за данное деяние. Кроме того, приведя выше примеры «типовых» санкций статей о неосторожных транспортных преступлениях, мы не указали в них на такой дополнительный вид наказания, как лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. В то же время, по нашему мнению, данный вид наказания следует сохранить в санкциях тех статей, где он сейчас предусмотрен.

И в завершение хотелось бы отметить, что внесение указанных выше изменений в санкции норм об ответственности за совершение неосторожных транспортных преступлений будет не только способствовать повышению эффективности уголовного наказания как основного средства борьбы с указанными деяниями и большей индивидуализации ответственности за их совершение, но и позволит в большинстве случаев устранить несогласованность санкций уголовно-правовых норм, устанавливающих ответственность за отдельные разновидности транспортных преступлений с одинаковыми вредными последствиями.

Список литературы

1. **Альтернативы тюремному заключению в Российской Федерации:** материалы международной конференции. М.: PRI, 2001. 268 с.
2. **Дворянсков И. В., Сергеева В. В., Баталин Д. Е.** Применение альтернативных видов наказания в Западной Европе, США и России (сравнительно-правовое исследование). М.: РОО «Центр содействия реформе уголовного правосудия», 2004. 90 с.
3. **Коробеев А. И.** Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр «Пресс», 2003. 406 с.
4. **Кристи Н.** Пределы наказания. М.: Прогресс, 1985. 176 с.
5. **О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности** [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
6. **Пертли В. А.** Применение уголовно-правовых мер без изоляции от общества: исторический опыт и современность: монография. М.: Издательство Международного юридического института, 2010. 200 с.
7. **Проблемы альтернативных лишению свободы видов наказания в России и зарубежных странах:** материалы международной научно-практической конференции. Псков: Изд-во Псковского юридического института ФСИН России, 2010. 248 с.
8. **Россия в цифрах. 2014** [Электронный ресурс]: краткий статистический сборник. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_11/Main.htm (дата обращения: 05.05.2014).
9. **Уголовный кодекс Российской Федерации:** Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 05.05.2014) // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 1996. № 25. Ст. 2954.
10. **Чучаев А. И.** Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дисс. ... д.ю.н. М., 1990. 511 с.

WAYS TO IMPROVE FUNCTIONING SYSTEM OF PUNISHMENTS FOR CARELESS TRANSPORT CRIMES

Tarasov Sergei Vladimirovich

Yelets State University named after I. A. Bunin

tarasov_sv_88@mail.ru

The article examines the problem of raising the efficiency of criminal punishment as the basic means to fight against careless transport crimes. Starting with the fact of the inefficiency of such kind of punishment as imprisonment for a particular period, the author suggests optimizing fight against careless criminal encroachments on traffic safety by expanded application to persons guilty of the mentioned crimes punishments alternative to imprisonment. The researcher introduces specific measures to improve criminal legislation, which would make the functioning system of punishments more effective.

Key words and phrases: careless transport crimes; imprisonment; alternative punishments; equivalence of sanctions; consistency of sanctions.

УДК 338.23:346.26(470.41)(470.343)

Социологические науки

Раскрыто содержание понятия «формальная рационализация». Обоснован тезис, что политико-культурные факторы оказывают не меньшее воздействие на формальную рационализацию бизнеса, чем протестантская этика, ведущую роль которой постулировал М. Вебер. Сконструирована модель политико-культурных факторов формальной рационализации предпринимательства. Произведен первичный анализ данных экспертных опросов, исходя из чего, сделан вывод, что подданническая и местническая культуры, преобладающие в Татарстане и Марий Эл, затрудняют формальную рационализацию бизнеса.

Ключевые слова и фразы: предпринимательство; рационализация; рационализация бизнеса; либеральная демократия; политическая культура; политический тип личности; механизм взаимосвязи политико-культурных феноменов и деловой практики.

Тюленев Александр Иванович, к. соц. н.

Поволжский государственный технологический университет

Lab5@yandex.ru

ПОЛИТИКО-КУЛЬТУРНЫЕ ФАКТОРЫ ФОРМАЛЬНОЙ РАЦИОНАЛИЗАЦИИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА (НА МАТЕРИАЛАХ РЕСПУБЛИК ТАТАРСТАН И МАРИЙ ЭЛ)[©]

Научный анализ культурных и хозяйственных практик транзитивного российского социума нуждается в применении инновационных исследовательских подходов и новой терминологии. Для современного отечественного обществознания таковыми могут стать и становятся модернистская и постмодернистская парадигмы, обладающие оригинальными методологическим инструментарием и понятийным аппаратом, в частности, особым видением поступательно-прогрессивной эволюции человечества от простых к более сложным формам организации социальных взаимодействий, обозначаемых понятиями «традиция», «модерн» и «постмодерн».

Вместе с тем, прежние подходы и понятия, имманентно связанные с теорией, методологией и терминологией марксизма, еще не утратили своей эвристической ценности применительно к осмыслению, пониманию и объяснению социальных изменений, происходящих в современной России. Суть этих изменений, выражаясь языком К. Маркса, состоит в переходе от традиционных феодально-социалистических отношений к модернистским капиталистическим формам организации и ведения духовно-практической деятельности. Согласно марксовской концепции общественно-экономических формаций, на этом этапе социальной эволюции партию ведущей скрипки в оркестре, вдохновенно играющем «Марсельезу» в знак полной и окончательной победы капиталистического способа производства, исполняет буржуазия. Отнюдь не симпатизируя этому классу, К. Маркс, тем не менее, отдавал должное заслугам буржуа в институционализации капитализма с его высокоэффективной рыночной экономикой, обеспечившей небывалый ранее расцвет производительных сил общества [9, с. 429].

Буржуа, согласно представлениям В. Зомбарта, являют собой предпринимателей нового типа, ориентированных на применение ненасильственных способов и средств получения прибыли за счет спекулятивных операций и сделок, оптовой и розничной торговли, промышленного и фермерского производства, финансово-кредитной и посреднической деятельности. К числу таких предпринимателей немецкий социолог отнес спекулянтов, обуржуазившихся дворян и купцов, бюргеров, мануфактуристов, фабрикантов, ремесленников, достигших богатства и благополучия благодаря личной энергии, предприимчивости, расчетливости, бережливости и трудолюбию [6].

Новый класс алчущих богатства, не боящихся рискованных начинаний, азартно-изобретательных, и в то же время разумно-осмотрительных и скрупулезно расчетливых лиц М. Вебер назвал предпринимателями формально-рационального типа. По его оценкам, в среде таких предпринимателей, владельцев капитала,