

Тарасов Сергей Владимирович

МЕСТО СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ КАК ПРОБЛЕМНЫЙ АСПЕКТ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье рассматривается редко исследуемая составляющая объективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, – место совершения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автор анализирует современные основания обозначенной квалификации: нормативные акты, судебную практику, теоретические тезисы науки уголовного права - и отвечает на вопрос: должно ли деяние, содержащее все признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, быть квалифицировано по названной статье Кодекса независимо от места его совершения (на дороге или вне ее)?

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/1-2/49.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2014. № 1 (39): в 2-х ч. Ч. II. С. 193-197. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/1-2/

© 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: voprosy_hist@gramota.net

Список литературы

1. Баталов Э. Я. В мире утопии: Пять диалогов об утопии, утопическом сознании и утопических экспериментах. М.: Политиздат, 1989. 319 с.
2. Рассел Дж. Б. Князь тьмы. СПб.: Евразия, 2002. 448 с.
3. Фрер Ж.-К. Сообщества Зла, или Дьявол вчера и сегодня. М.: Аграф, 2000. 272 с.
4. Шацкий Е. Утопия и традиция. М.: Прогресс, 1990. 456 с.
5. Штекли А. Э. Утопии и социализм. М.: Наука, 1993. 272 с.

LUCIFERIANISM AND UTOPIANISM

Sulimov Stanislav Igorevich, Ph. D. in Philosophy
Chernigovskikh Igor' Vasil'evich, Ph. D. in Philosophy, Associate Professor
Voronezh State University of Engineering Technologies
sta-sulimov@ya.ru; igrchernigovskix@rambler.ru

The article is devoted to the comparative analysis of utopian world outlook in its different forms and types with Luciferianism as a variety of anti-system doctrines. The authors turn to the works of both native and foreign researchers. Basing on the Polish philosopher E. Shatskii's researches they present utopias classification, which clarifies that not all utopias are associated with some action. At the same time one of utopia types completely coincides with such world outlook system as Luciferianism considered by the French and American authors.

Key words and phrases: utopianism; Luciferianism; anti-system; "utopia of order"; "utopia of politics".

УДК 343.3/7

Юридические науки

В статье рассматривается редко исследуемая составляющая объективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, – место совершения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автор анализирует современные основания обозначенной квалификации: нормативные акты, судебную практику, теоретические тезисы науки уголовного права – и отвечает на вопрос: должно ли деяние, содержащее все признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, быть квалифицировано по названной статье Кодекса независимо от места его совершения (на дороге или вне ее)?

Ключевые слова и фразы: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; дорожное движение; дорога; правила дорожного движения; место совершения преступления.

Тарасов Сергей Владимирович

Елецкий государственный университет имени И. А. Бунина
tarasov_sv_88@mail.ru

МЕСТО СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ КАК ПРОБЛЕМНЫЙ АСПЕКТ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ[©]

В настоящее время в Российской Федерации активно продолжается процесс автомобилизации, неотъемлемыми составляющими которого, к сожалению, являются рост количества дорожно-транспортных происшествий, повышение уровня дорожно-транспортного травматизма и увеличение числа преступных нарушений правил, обеспечивающих безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспорта. Такая ситуация в нашей стране обусловлена рядом причин, среди которых стоит назвать несоответствие улично-дорожной сети и ее протяженности бурному росту количества транспортных средств, а также низкий уровень квалификации выезжающих на дороги водителей и низкую культуру их поведения в целом. Кроме того, увеличение количества дорожно-транспортных происшествий и повышение уровня дорожно-транспортного травматизма отрицательным образом влияют на социально-экономическую ситуацию в стране (в результате дорожно-транспортных происшествий портятся товарно-материальные ценности, погибает и получает травмы значительная часть экономически активного и трудоспособного населения страны и т.д.). Названные обстоятельства ярко свидетельствуют о том, что одной из актуальных проблем для нашей страны на сегодняшний момент является борьба с нарушениями правил, обеспечивающих безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта, и особенно с таким их проявлением, как транспортные преступления. Одним из наиболее действенных средств борьбы с преступными нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспорта ввиду слабости принимаемых профилактических мер по-прежнему остается именно уголовная ответственность.

В Уголовном кодексе Российской Федерации, принятом 13 июня 1996 года, преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта посвящена отдельная глава – глава 27. Одной из наиболее

часто применяемых на практике статей этой главы является статья 264, которая предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Часть первая данной статьи устанавливает ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Части третья и пятая рассматриваемой статьи предусматривают ответственность за аналогичные деяния, но повлекшие смерть одного либо двух или более лиц соответственно. Части вторая, четвертая и шестая статьи 264 устанавливают ответственность за те же деяния (и с теми же последствиями), но совершенные в состоянии опьянения [14].

На сегодняшний день данная статья является одним из действенных средств борьбы с преступными нарушениями названных выше правил и со сложной обстановкой на дорогах Российской Федерации.

Хотя статья 264 не является новеллой действующего УК РФ (статьи, предусматривающие ответственность за те же деяния существовали и в уголовном законодательстве СССР [13]), время от времени возникают некоторые сложности с применением положений данной статьи на практике. Не затихают споры относительно норм, содержащихся в данной статье, и в науке уголовного права. В основном такие споры относятся к проблемам квалификации преступлений по данной статье (определение субъекта преступления, установление причинной связи, разграничение преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ, со смежными составами и т.п.). В данной статье мы рассмотрим еще одну, на наш взгляд, важную проблему квалификации деяний по данной статье, а именно – проблему определения места совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК, а точнее места, где данное деяние может быть совершено.

Другими словами, данную проблему можно обозначить так: можно ли деяние, содержащие все признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, но совершенное вне дорог (скажем, на полевых дорогах, бездорожье, в скверах и т.п.), квалифицировать по названной выше статье?

При поиске ответа на этот вопрос мы сталкиваемся как минимум с двумя противоположными точками зрения. Первая из них базируется на Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (далее – Пленум). Суть ее состоит в том, что преступное деяние, содержащее все признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и повлекшее названные в законе последствия, не может быть квалифицировано по статье 264 УК, если оно совершено вне дороги (п. 4 Пленума) [9]. Из этой точки зрения следует, что в данном случае совершенное деяние следует классифицировать по статьям, предусматривающим уголовную ответственность за нарушения при производстве работ или за преступления против личности.

Согласно противоположной точке зрения, нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее предусмотренные УК последствия, должно квалифицироваться по статье 264 независимо от места, где оно было совершено (на полевых дорогах, бездорожье, на территории предприятия, в скверах и парках и т.д.). Данная точка зрения также имеет под собой основу. С одной стороны, такую основу составляет доктринальное толкование статьи 264 УК учеными-юристами и правоприменителями [2, с. 769; 5, с. 125-126], с другой – уже утратившее силу Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях». Данное постановление содержало в себе пункт 6, в котором говорилось о том, что ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, например: на шоссе, улице, железнодорожном переезде, во дворе, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия [8].

Чтобы определить более правильную из этих точек зрения, необходимо рассмотреть объективную сторону деяния, предусмотренного статьей 264 УК. Она включает в себя нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, наступление тяжкого вреда здоровью человека или причинение смерти одному или более лицам, а также причинную связь между указанными выше нарушениями и последствиями [3, с. 755].

Поскольку диспозиция рассматриваемой статьи является бланкетной, то для более полного раскрытия объективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств необходимо обратиться к другим нормативным актам, устанавливающим такие правила. В первую очередь, к ним относятся Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [6] (далее Закон «О безопасности дорожного движения»), а также Правила дорожного движения Российской Федерации и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [7] (далее – Правила). Названные правила определяют ряд ключевых понятий, необходимых для правильного определения объективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В первую очередь к таким понятиям относятся «дорожное движение», «безопасность дорожного движения», «дорожно-транспортное происшествие», «транспортное средство», «дорога» и ряд других. Из названных понятий в данной статье нас больше всего интересуют два: «дорожное движение» и «дорога». Именно эти понятия являются ключевыми для определения места совершения деяния, предусмотренного статьей 264 УК.

Согласно статье 2 Закона «О безопасности дорожного движения», под дорожным движением понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Дорога, согласно этому же нормативному акту, представляет собой обустроенную или приспособленную и используемую для движения транспортных

средств полосу земли либо поверхность искусственного сооружения и включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии [6].

Именно из-за этого определения, на наш взгляд, и возникают разногласия по поводу места, где может быть совершено нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. На первый взгляд, полевые дороги, бездорожье, скверы, парки не подпадают под данное определение дороги, и, следовательно, совершенное на них нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств не может быть квалифицировано по статье 264 УК. Однако не все так однозначно. Для начала поговорим о полевых дорогах.

Как мы уже сказали, на первый взгляд полевая дорога не подпадает под определение дороги, данное в Законе «О безопасности дорожного движения». Однако если внимательно изучить это определение, то становится ясным, что дорога – это не только поверхность земли или искусственного сооружения со специальным покрытием, предназначенная для движения транспортных средств, но и просто приспособленная и используемая для тех же целей обычная полоса земли. Иными словами, полевая дорога, несмотря на отсутствие какого-либо специального покрытия, ограждения, освещения и т.п., вполне подходит под определение дороги, данное в Законе. Отсюда следует, что полевая дорога может быть местом совершения деяния, предусмотренного статьей 264 УК. Однако данного довода мало для того, чтобы считать полевую дорогу возможным местом совершения рассматриваемого деяния. Необходимо определиться с тем, какие правила дорожного движения или эксплуатации транспортного средства могут быть нарушены при движении по полевой дороге, поскольку такое нарушение также является одним из необходимых признаков деяния, предусмотренного статьей 264 УК.

На первый взгляд, при движении по полевой дороге невозможно нарушить какие-либо правила дорожного движения, поскольку там нет ни тротуаров, ни дорожных знаков, ни светофоров, ни разметки, ни скоростного режима и т.д. Однако это отнюдь не означает, что движение по полевым дорогам не подчиняется никаким правилам. Так, например, при движении по полевой дороге водителем может быть допущено нарушение абзаца второго пункта 2.3.1 Правил дорожного движения, согласно которому запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада. Также при движении по полевой дороге водитель может нарушить требования пунктов 19.1, 19.2, 19.3 Правил, которые устанавливают правила использования световых приборов на автомобиле [7]. Кроме того, водитель должен соблюдать общие обязанности, налагаемые на него Правилами. Аналогичным образом при движении по полевым дорогам могут быть нарушены и правила эксплуатации транспортного средства (например, движение на транспортном средстве с неработающими стеклоочистителями или передними фарами и т.п.). Отсюда следует, что если при движении по полевой дороге водителем было допущено какое-либо нарушение правил дорожного движения (которые могут быть применимы в данной ситуации) или эксплуатации транспортного средства, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью человека или причинение смерти одному или нескольким лицам, то такое деяние может и даже должно быть квалифицировано по соответствующей части статьи 264 УК.

Подтверждением нашим доводам может послужить следующий пример. Б., находясь в состоянии опьянения, на закрепленной за ним технически неисправной автомашине марки «ЗИЛ-131» (не горела левая фара) в вечернее время ехал по полевой дороге, не заметил стоявшего на обочине мотоциклиста С. и совершил на него наезд, в результате чего С. погиб. Суд совершенно справедливо квалифицировал действия Б. по части 4 статьи 264 УК [12, с. 603].

Из всего вышесказанного следует, что полевую дорогу вполне обоснованно следует считать возможным местом совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК.

Если с полевой дорогой все достаточно очевидно, то как должен поступить правоприменитель в ситуации, если деяние, содержащее все признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК, совершено в парке или сквере? По какой статье УК следует квалифицировать такое деяние?

Для ответа на этот вопрос представим себе такую ситуацию. Водитель автомобиля ВАЗ 21105 П., пытаясь объехать образовавшийся на дороге затор, выехал на территорию детского парка, расположенного неподалеку. Двигаясь со скоростью около 40 километров в час, на одной из аллей парка П. сбил ребенка 5-ти лет, в результате чего последнему был нанесен тяжкий вред здоровью. Может ли суд квалифицировать данное деяние по статье 264 УК?

С одной стороны, аллея парка не является дорогой, поскольку она хотя и обустроена таким образом, что по ней может двигаться транспортное средство, однако она не приспособлена и не используется для такого движения. Кроме того, аллея парка хотя и предназначена для движения пешеходов, не совсем подходит и под определение тротуара (который является согласно Закону «О безопасности дорожного движения» частью дороги и может быть местом совершения деяния, предусмотренного статьей 264 УК). Во-первых, чаще всего она непосредственно не примыкает к дороге и поэтому к ней не относится. Во-вторых, даже в случае непосредственной близости к дороге аллея парка не будет являться ее частью, поскольку, согласно законодательству, она является частью парка как обособленной территориальной (рекреационной) зоны (часть 11 статьи 35 Градостроительного кодекса РФ) [1]. Отсюда следует, что совершенное П. деяние квалификации по статье 264 УК не подлежит, поскольку оно совершено вне дороги (п. 4 Пленума) [9].

С другой стороны, по своему целевому назначению аллея парка является пешеходной дорожкой (поскольку предназначена для движения пешеходов), а значит, П. было совершено нарушение Правил дорожного движения, а конкретно – пункта 9.9 Правил, запрещающего движение транспортных средств

по тротуарам и пешеходным дорожкам. Также действия П. вполне могли нарушить требования знака 4.5 «Пешеходная дорожка» (в случае его наличия на аллее), который также указывает на то, что на данном участке движение разрешается только пешеходам [7]. Если посмотреть на данную ситуацию с этой точки зрения, то нетрудно заметить, что деяние, совершенное П., имеет все признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК. Действительно, при управлении автомобилем П. нарушил конкретные требования Правил дорожного движения, и в результате этого был причинен тяжкий вред здоровью потерпевшего. Иными словами, все три элемента объективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 УК, в данном случае налично (нарушение правил, тяжкий вред здоровью и причинная связь между ними), а следовательно, деяние, совершенное П., следует квалифицировать именно по указанной выше статье.

Точно таким же образом, на наш взгляд, следует решать ситуацию и в том случае, если лицом, управляющим транспортным средством в условиях бездорожья, совершено нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее указанные в статье 264 УК последствия. При этом аргументы в пользу квалификации такого деяния по статье 264 УК РФ будут такими же, как и в двух предыдущих случаях.

Следует также сказать и о квалификации деяния, содержащего все признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК, которое совершено на территории предприятия. Если рассматриваемое деяние совершено на территории крупного предприятия (например, металлургического комбината), где довольно большие расстояния между объектами, расположенными на его территории, есть разметка и дорожные знаки, соответствующие нормативно установленным правилам, то такое деяние следует квалифицировать по статье 264 УК (при наличии всех необходимых объективных признаков). По-другому следует квалифицировать деяние, содержащее признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК, если оно совершено на территории небольшого предприятия, заезд транспортных средств на которую предусмотрен только для погрузки или выгрузки товарно-материальных ценностей. Данное деяние, при причинении им тяжкого вреда или смерти, должно квалифицироваться не по статье 264, а по соответствующим статьям Кодекса, предусматривающим ответственность за неосторожное причинение вреда различной степени тяжести либо за нарушение специальных правил при производстве какого-либо вида работ. Такая квалификация обусловлена тем, что в данном случае движение автомобиля хотя и регулируется общими правилами дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, однако является частью работ по погрузке или выгрузке товарно-материальных ценностей.

На основании изложенного выше мы можем сделать вывод, что из двух обозначенных точек зрения на рассматриваемую проблему наиболее справедлива вторая, согласно которой деяние, содержащее все признаки преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, должно квалифицироваться по статье 264 УК независимо от места его совершения. Иными словами, не имеет особого значения, где совершено деяние, содержащее все признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК. Для квалификации деяния по данной статье необходимо, чтобы при его совершении были нарушены конкретные требования (пункты, статьи и т.п.) нормативных актов, устанавливающих правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в результате совершения деяния был причинен обозначенный в законе вред и наличествовала причинная связь между таким нарушением и причиненными последствиями.

Кроме того, если деяние имеет все признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК, то его необходимо квалифицировать именно по этой статье еще и потому, что при такой квалификации обращается внимание еще на один существенный признак рассматриваемого деяния – совершение его при управлении источником повышенной опасности (транспортным средством). Это необходимо не только для того, чтобы назначить виновному более справедливое наказание и обозначить большую общественную опасность совершенного деяния, например, по сравнению с причинением тяжкого вреда здоровью или убийства по неосторожности, но и для целей профилактики дорожно-транспортных происшествий, особенно влекущих человеческие жертвы.

Список литературы

1. **Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ** // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 2005. № 1 (часть 1). Ст. 16.
2. **Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации** / под ред. А. В. Бриллиантова. М.: Проспект, 2010. 1031 с.
3. **Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации** / под общ. ред. В. М. Лебедева. М.: Норма, 2007. 976 с.
4. **Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации** [Электронный ресурс]. URL: http://www.labex.ru/page/kom_uk_264.html (дата обращения: 26.10.2012).
5. **Коробеев А. И.** Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. 406 с.
6. **О безопасности дорожного движения**: Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 1995. № 50. Ст. 4873.
7. **О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»)**: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.
8. **О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях** [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 06.10.1970 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. **О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения** [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. Проценко С. В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. 2010. № 7. С. 59-63.
11. Саядова А. С. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2011. № 12. С. 108-111.
12. Уголовное право России. Особенная часть: учебник для вузов / отв. ред. Л. Л. Кругликов. М.: Волтерс Клувер, 2005. 839 с.
13. Уголовный кодекс РСФСР [Электронный ресурс]: утв. ВС РСФСР 27.10.1960. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
14. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 1996. № 25. Ст. 2954.

CRIME SCENE AS PROBLEM ASPECT OF TRAFFIC AND TRANSPORT VEHICLES OPERATION RULES OFFENCE QUALIFICATION

Tarasov Sergei Vladimirovich

Elets State University named after I. A. Bunin
tarasov_sv_88@mail.ru

In the article the rarely researched component of the objective aspect of the crime specified in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation is considered – the scene of traffic and transport vehicles operation rules offence. The author analyzes the modern foundations of the designated qualification: normative acts, court practice, the theoretical theses of criminal law science – and answers the question: must the deed containing all the features of the crime specified in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation be qualified according to the mentioned article of the Code regardless of the scene of its commitment (on the road or outside it)?

Key words and phrases: traffic and transport vehicles operation rules offence; road traffic; road; rules of road; crime scene.

УДК 94:323.31«18»

Исторические науки и археология

Статья посвящена изучению количественного состава потомственного и личного дворянства, как Среднего Поволжья в целом, так и отдельных в него входящих губерний. На основании данных, содержащихся в источниках государственного происхождения, сделана попытка проанализировать изменения в численности высшего сословия во второй половине XIX века. Особое внимание автором уделено поузедному распределению дворянства в губерниях Среднего Поволжья.

Ключевые слова и фразы: Среднее Поволжье; потомственное дворянство; личное дворянство; численный состав; количественная характеристика.

Федосеев Роман Васильевич, к.и.н.

Мордовский гуманитарный институт
fedoseevrv@gmail.com

ЧИСЛЕННОСТЬ И СТРУКТУРА ДВОРЯНСТВА СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА ©

Во второй половине XIX века в соответствии с законодательством Российская Империя являлась сословным государством, что, в свою очередь, предопределяло соответствующие роль и место дворянства. Являясь самым привилегированным сословием страны, оказывая огромное влияние на политические, экономические и социальные процессы, протекавшие в губерниях Среднего Поволжья, дворянство, тем не менее, в количественном отношении было наименьшим среди всех сословий.

Рассматриваемый период является одним из самых сложных в контексте проходивших в то время изменений, значительно повлиявших на облик российского дворянства. Проводимые преобразования не могли не сказаться на количественных показателях дворянства, которое в тот период стало постепенно утрачивать свои сословные привилегии, сближаясь в правовом и имущественном положении с другими сословиями.

Научные исследования, посвященные данному вопросу, на наш взгляд, не исчерпывают проблему. В данных работах авторы чаще всего касаются общероссийских показателей численности сословия [2]; те немногие, которые занимались разработкой исследуемого вопроса в рамках губерний Среднего Поволжья, чаще всего за основу брали только Первую всеобщую перепись населения Российской империи 1897 года и рассматривали лишь общегубернские показатели численности дворянства [1; 3; 5], поузедное же распределение высшего сословия во внимание не принималось.