



УДК 338.47(571.5)(091)

Рыночные отношения в системе железнодорожного транспорта Восточной Сибири в 1985–1990 гг.

А. П. Чекменев

Братский государственный университет, г. Братск

Аннотация. Рассмотрено становление рыночных отношений на железнодорожном транспорте Восточной Сибири в период 1985–1990 гг. Анализируя архивные документы, автор приходит к выводу, что действующий в рамках двенадцатой пятилетки механизм управления железнодорожным комплексом препятствовал развитию хозяйства дороги и не позволял трудовым коллективам иметь самостоятельный заработок. Кроме того, государство не могло обеспечить необходимый уровень жизни железнодорожников и показало свою полную несостоятельность в вопросе содержания железнодорожного комплекса за счет бюджетных средств.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, рыночные отношения, ВСЖД.

Со второй половины 80-х гг. на ВСЖД начала формироваться рыночная экономика. Основой проводимой в отрасли перестройки стал белорусский метод – принципиально новый шаг в развитии хозяйственного механизма. Он позволял в короткий срок повысить производительность труда, значительно меньшим штатом выполнять больший объем работы, материально заинтересовать в этом трудовые коллективы. На дороге повсеместно разрабатывался и утверждался комплексный план мероприятий по дальнейшей кооперации и специализации производства, укреплению и ликвидации малодетальных цехов предприятий. В нем предусматривалась концентрация ремонта в наиболее развитых и технически оснащенных локомотивных и вагонных депо, внедрение прогрессивной технологии, концентрация работы на наиболее оснащенных станциях.

Планировалось, что железнодорожный транспорт как неотъемлемая часть всего народнохозяйственного комплекса органично войдет в новую систему рыночной экономики, обеспечив при этом устойчивое транспортное обслуживание предприятий народного хозяйства независимо от формы собственности, а также перевозку пассажиров. Железная дорога как хозяйственная единица в условиях рыночных отношений должна была с максимальной экономической выгодой выполнять свои функции и содержать в надлежащем порядке свою материально-техническую базу. Повсеместно планировалось широкое использование достижений научно-технического прогресса, а также изменения в социальной сфере, гарантирующие работникам хорошие условия труда.

С началом двенадцатой пятилетки для железных дорог России наступил период реформ – длительный, серьезный и сложный по своему содержанию. Среди первоочередных задач для создания экономического базиса ставились

новые принципы организации перевозочного процесса, а также совершенствование транспортной инфраструктуры. После XXVII съезда КПСС в феврале 1986 г., в ходе объявленной генеральным секретарем партии М. С. Горбачевым перестройки, в железнодорожной отрасли начала звучать тема работы в новых условиях и перехода на экономические рельсы. При этом никакой ясности по поводу дальнейших перемен у самих железнодорожников не было [9].

В целях проведения активной финансовой политики в соответствии с требованиями времени и превращения финансового механизма в действенный инструмент экономической стратегии партии 17 июля 1987 г. увидело свет постановление Совета Министров РСФСР. Согласно этому документу, главной задачей перестройки финансовой системы СССР стало обеспечение неуклонного ежегодного роста национального дохода вкупе с укреплением хозяйственного расчета во всех звеньях общественного производства.

Советская власть старалась положить в основу перестройки принципиально новые подходы к организации финансовых взаимоотношений в народном хозяйстве, опирающиеся на требования закона СССР о государственном предприятии и обеспечивающие всемерное развитие хозяйственной инициативы предприятий и объединений, усиление их ответственности за конечные результаты работы, выполнение обязательств перед государством. Планировалось нацелить финансовый механизм на стимулирование снижения издержек производства и обращения, рациональное использование материальных, трудовых и финансовых ресурсов, ликвидацию потерь.

Следует отметить, что в то же самое время, с начала 80-х гг., проходило активное реформирование железнодорожного транспорта в США. Этот период, названный американскими транспортниками «эрой Стаггерса», характеризовался большими изменениями, которые освободили железные дороги от жесткого государственного тарифного регулирования. С середины 80-х гг. руководящие органы Евросоюза также признали необходимость реформы железных дорог с целью их экономического оздоровления. Однако в этом вопросе Европа пошла другим путем. Если в США конкурентный рынок формировался из вертикально интегрированных компаний, то здесь было решено создать совершенно иную модель: инфраструктуру с тарифным регулированием оставить в ведении государства, а подвижной состав выделить в конкурентный сектор, организовав рынок перевозчиков на единой сети [9].

Так, европейцами была разработана Программа создания единого внутреннего рынка ЕС, которая касалась прежде всего международных перевозок и регулирования европейских транспортных сегментов. В 1989 г. европейская комиссия выдвинула предложения, направленные на изменения в железнодорожной политике. В их основу была положена Директива 91/440, главная цель которой заключалась в создании условий для конкуренции между европейскими железными дорогами путем либерализации их деятельности. Железным дорогам рекомендовалось отделить функции содержания инфраструктуры от перевозочной деятельности, отказаться от перекрестного субсидирования пассажирских перевозок и выполнить техническую универсализацию.

В декабре 1989 г. в Москве прошло Всесоюзное совещание железнодорожников с участием председателя правительства Н. И. Рыжкова и целого ряда руководителей министерств и ведомств СССР. В докладе премьера работа железнодорожного транспорта была оценена неудовлетворительно [9]. Проработав три года в условиях экономической реформы, опыт железнодорожников Восточной Сибири показал, что в борьбе нового со старым последнее не сдавало без боя свои позиции, дорога цеплялась за устаревшие методы, маскируя их новыми вывесками. Экономика еще не вошла в жизнь каждого предприятия, учеба людей не была организована на должном уровне, дорога испытывала острую нехватку компетентных и экономически грамотных работников [4].

Главные усилия руководителей отделений зачастую направлялись на то, чтобы разделить заработанное, а не проявить важнейшую заботу о создании фондов. Из-за невыполнения грузооборота только в 1989 г. дорогой был потерян 21 млн руб., что поставило регион в тяжелое финансовое положение. Кроме того, убытки и непроизводительные расходы ВСЖД в этот год составили около 8 млн руб. [4, с. 57].

К тому же дорогой был допущен перерасход средств на капитальный ремонт в размере 8,7 млн руб. В результате покрытия этого перерасхода пришлось уменьшить план капремонта на 1990 г. Для нормального развития хозяйства и строительства социально-бытовых объектов на ВСЖД необходимо было иметь собственные средства в объеме 97 млн руб., которых у дороги не было. На объем грузооборота за счет транзита повлиять также не удавалось, все больше поездов отклонялось на БАМ. Из-за порожнего пробега вагонов в 1989 г. было потеряно около 1 млн руб. Большие возможности для увеличения доходов железнодорожники Восточной Сибири видели в развитии транспортно-экспедиционных услуг, и прежде всего от предварительной информации получателей о подходе грузов. Однако из-за невнимания к этой работе вместо прибыли в 1989 г. дорога получила убытки на 730 млн руб. Все это являлось плодами бесхозяйственности, царившей на всех отделениях [4, с. 57].

Следует отметить, что наименее проблематично среди всех отделений ВСЖД перестройка велась на Красноярском участке. План прибыли на 1989 г. был установлен в сумме 116 440 тыс. руб., фактическое его выполнение с учетом штрафов по местным доходам управления составило 115 121 тыс. руб., или 98,9 %. Грузооборот претерпевал закономерное снижение и был освоен на 96,2 % к плану. К соответствующему периоду 1988 г. он снизился на 0,7 %. Объем пассажирских перевозок был освоен на 98,8 %. Все это являлось достаточно хорошими показателями в сравнении с такими проблемными участками, как Иркутское и Тайшетское отделения [2, с. 50].

На Красноярской железной дороге наиболее эффективно внедрялся бригадный подряд в предприятиях путевого хозяйства. Только в 1989 г. перешла на подряд 181 бригада по текущему содержанию пути. С переходом на подряд возросло качество ремонта, были ликвидированы случаи захода электропоездов на внеплановый ремонт. План ремонта, согласно отчетной документации, выполнялся на 140–147 %, производительность труда возросла на 9 %, себестоимость ремонта снизилась на 12,4 % [2, с. 58–59].

Бухгалтерский учет и отчетность на предприятиях Красноярского отделения были организованы в соответствии с существующими инструкциями, все предприятия находились на самостоятельном балансе, имели свои хозрасчетные счета. В 1989 г. на основании приказа начальника дороги проводилась автоматизация учетно-вычислительных работ по бухгалтерскому учету. По состоянию на конец года комплексная автоматизация была завершена на 41 предприятии, 22 из них относились к Красноярскому отделению [2, с. 72–73].

Возвращая внимание к Всесоюзному совещанию железнодорожников, прошедшему в декабре 1989 г., хочется отметить слова председателя правительства о новых методах работы железнодорожного комплекса. Так, в своем докладе Н. И. Рыжков сказал, что осуществление мер в экономике страны отныне будет сопряжено с все более активным переходом системы на рыночные отношения, в максимальной степени вступят в силу новые методы управления народным хозяйством, всемерно активизируется социалистический рынок, в условиях которого и предстоит работать. Одновременно с этим планировалось изменить отношения предприятий транспорта с потребителями услуг. Что же касается внутренних условий функционирования железнодорожной отрасли, то в планах правительства было сохранение централизованных начал в ее руководстве [9].

В ходе совещания состоялось и выступление министра путей сообщения СССР Н. С. Конарева. Он назвал 1989 г. временем тяжелых поражений и призвал железнодорожников выполнить ленинские требования о том, что на транспорте дисциплина должна быть усилена вдвойне и втройне. Далее министр весьма обтекаемо заявил, что время требует более активного включения экономических рычагов нового хозяйственного механизма в деятельности железнодорожного хозяйства и предложил одним из главных направлений экономической реформы транспорта сделать совершенствование внутрисоюзных взаимоотношений отрасли с потребителем продукции на основе продуманных тарифов. Что касается продукции, производимой для нужд железнодорожников, то, со слов министра, она должна полностью включаться в госзаказ и продаваться по твердым ценам. То есть, по сути, Н. С. Конарев высказался за то, чтобы дать право железнодорожному монополисту самостоятельно устанавливать цены на перевозки, а самому при этом потреблять продукцию конкурентного рынка по твердым государственным ценам. При этом министр объявил о неразрешимой с его точки зрения проблеме, когда хозрасчетные интересы железнодорожников вступают в противоречия с интересами государства [9].

Напрашивается вывод, что для руководства СССР в конце 80-х гг. рыночные механизмы организации экономики транспорта были еще неясны и чужды. Об этом свидетельствует и принятое Всероссийским совещанием железнодорожников обращение к работникам отрасли в духе советских агитационно-пропагандистских настроений с призывом всемерно крепить технологическую и трудовую дисциплину, повышать уровень культуры обслуживания пассажиров и качество перевозок, ускорить продвижение вагонов и грузов за счет строгого выполнения графика.

Тем временем уже к началу 90-х гг. грузооборот железных дорог Восточной Сибири уменьшился на 2,6 %. Недостаток средств на плановые затраты за

счет прибыли составил 18,8 млн руб., и даже переход на новые тарифы не покрывал расходы. Выступая на III пленуме Дорожного комитета профсоюза рабочих ВСЖД в феврале 1991 г., начальник финансового отдела Братского отделения дороги Н. Н. Буршанов отметил, что планирование работы отделения напоминает планирование союзного бюджета, где расходная часть не покрывается доходами. При составлении производственно-финансовых планов приходилось обманывать самих себя, закладывая желаемые, а не реальные показатели, в то время как правительство шло на инфляцию [5, с. 9].

По словам Н. Н. Буршанова, дорога подошла к критической отметке, на Братском отделении дороги были вынуждены оформить кредит на 7 млн руб. По многим платежам уже наступал срок гашения, а платить было совершенно нечем, копилась просрочка. Если в 1990 г. за банковский кредит было заплачено 5 млн руб., то в текущем году платить пришлось значительно больше. Конец двенадцатой пятилетки был ознаменован незапланированными убытками, которые только по Братскому отделению за год составили 394 тыс. руб. [5, с. 9].

Председатель профкома локомотивного депо Черемхово В. А. Швец в своем выступлении на Пленуме выразил общее негодование относительно экономического реформирования железнодорожного транспорта, заявив, что рынка сейчас как такового и нет, а меры по его созданию не приняты. Помимо перевозочных процессов на дороге должны были появиться и коммерческие функции, но вся беда в том, что отделения оказались к этому не готовы. Все дорожает, цены неудержимо растут, а заработная плата у ведущей профессии осталась прежней. Повышать ее нечем, так как фонд заработной платы не меняется, – отметил В. А. Швец [5, с. 10].

Спустя 9 месяцев, в ноябре 1991 г., в Иркутске состоялся IV пленум Дорожного комитета профсоюза рабочих ВСЖД, который постановил, что в условиях нарастания кризисных процессов в экономике страны и в системе железнодорожного транспорта идет резкое снижение социальной защищенности трудящихся дороги. Сокращение объемов перевозок на 5,6 %, снижение погрузки народнохозяйственных грузов на 26,9 тыс. тонн в сутки, а также применение фиксированных тарифов привели к снижению общей доходности дороги. По итогам девяти месяцев 1991 г. было недополучено 3 млн 80 тыс. руб. доходов, а с учетом непроизводственных расходов дорога потеряла прибыли объемом 31 млн 835 тыс. руб. Перерасход фондов экономического стимулирования на ВСЖД составил 101 млн руб. [6, с. 6].

Переход к рыночным отношениям коренным образом изменил общеэкономические условия деятельности железной дороги и вызвал острую необходимость перестройки структуры управления. Так, Совет министров РСФСР постановлением от 25 сентября 1990 г. № 378 возложил на Министерство транспорта РСФСР осуществление государственного руководства транспортно-дорожным комплексом. В обязанности нового Министерства входила разработка проектов законодательных и подзаконных актов, стандартов и норм, определяющих порядок функционирования на территории РСФСР в условиях рыночной экономики всех видов транспорта, а также формирование и проведение на транспортно-дорожном комплексе единой научно-технической и соци-

альной политики [7, с. 2]. Таким образом, был совершен первый серьезный шаг на пути к рынку – разделение функции государственного регулирования и хозяйственной деятельности.

Одним из первых поручений новому Министерству транспорта стала разработка предложения о порядке установления цен и тарифов на транспортные и сервисные услуги, а также лицензирование всех видов деятельности. Погрязнув в бюрократических процедурах, транспортная система тем временем стала существенно отставать в развитии. Так, в ноябре 1990 г. была отклонена и отправлена на доработку программа технического перевооружения железных дорог, которая предполагала повышение технического потенциала всего комплекса. Сложившийся порядок функционирования транспорта в условиях рыночных отношений диктовал внедрение нового механизма, который уводил задачу технического совершенствования на второй план [8, с. 106].

Сокращение объемов перевозок привело к снижению источников пополнения доходов, при этом резко увеличивались цены на необходимую продукцию, потребляемую самой дорогой. Динамика роста цен опережала динамику роста железнодорожных тарифов. Положение усугубляли и инфляционные процессы в экономике страны. Менялся порядок расчета бюджета и взаимоотношения с органами государственной власти. Необходимость содержания значительного объема социальной инфраструктуры усугубляла и без того неблагоприятное финансовое положение дороги.

Все озвученные выше факторы поставили перед ВСЖД сложнейшую задачу – необходимо было избавиться от сильного влияния негативной экономической ситуации, охватившей страну, и искать новые перспективные направления деятельности, отвечающие хозяйствованию в рыночных условиях. При всей значимости состояния материально-технической базы дороги, которая уже приходила в запустение, переход на новые экономические рельсы стал возможен только благодаря пересмотру эффективности перевозок.

Перспектива виделась в повышении участковой скорости и сокращении стыков между отделениями, наметились предпосылки экономии подвижного состава и рабочей силы. Возникла необходимость и в сокращении значительно числа избыточного контингента и объемов имущества. При сохранении прежней структуры управления и стремительном сокращении объема перевозок избыточные ресурсы только ухудшали положение. Значительные затраты на финансирование социальной сферы также требовали пересмотра.

С самого начала рыночных преобразований на железнодорожном транспорте в рамках двенадцатой пятилетки велся активный поиск новых форм управления, задачей которого являлась адаптация к рыночным условиям. Этот процесс шел повсеместно – как на уровне железнодорожной отрасли, так и на уровне хозяйственного звена. На ВСЖД был выполнен значительный объем работ по внедрению автоматизированных систем управления, которые должны были обеспечить централизацию управления перевозочным процессом и оптимизацию использования подвижного состава. Однако отсутствие желания изучать новую технику у самих железнодорожников значительно затормозило процесс модернизации. Несмотря на это, проведенная на дороге работа по цен-

трализации управления послужила практическим полигоном для апробирования важных элементов последующих реформ [4, с. 59].

Стоит отметить, что в целом железные дороги Восточной Сибири имели высокую техническую оснащенность, которая если не полностью, то в большей степени отвечала требованиям времени и перспективам отрасли. Иными словами, экономика ВСЖД находилась в кризисной ситуации при достаточно развитой материально-технической базе. Однако негативные процессы в экономике страны были сопряжены и со многими другими отрицательными моментами в жизни дороги, в том числе с ухудшением трудовой дисциплины и охраны труда. Спад темпов производства и депрессивные настроения в трудовых коллективах привели к тяжелому положению на железнодорожном транспорте.

В результате целого ряда негативных факторов, таких как слабая эффективность производства, недостаточная компетентность руководителей, острая нехватка собственных оборотных средств, реальный сектор Восточной Сибири сильно пострадал. Основная функция, возложенная на железнодорожный транспорт как на государственную структуру по обеспечению мобильных и дешевых грузовых перевозок из отдаленных регионов в центральную часть страны, выполнялась слабо. Дорога остро нуждалась в проведении активной инвестиционной и инновационной реформы, однако ее проведение должно было состояться в условиях глубокого бюджетного кризиса.

Действующий в конце 80-х гг. хозяйственный механизм железных дорог характеризовался полной централизацией управления, в том числе и экономического. Министерство путей сообщения СССР централизовало на специальных счетах выручку всех отделений и их доходы от перевозок грузов и пассажиров в прямом сообщении, а также большую долю амортизационных отчислений. Государство со своей стороны устанавливало фиксированный уровень железнодорожных тарифов, не соответствующий реальной потребности в финансовых средствах для нормальной работы железнодорожного комплекса. Вместо нормальных экономических отношений на дороге действовало централизованное распределение средств по усмотрению министерства. Кроме того, разными постановлениями вводились финансовые льготы в приобретении билетов отдельными категориями пассажиров.

В условиях централизованного планирования и управления народным хозяйством недостающие железнодорожному транспорту средства выделялись в виде дотаций министерства из госбюджета, однако в кризисных условиях при переходе к рыночной экономике такие дотации стали невозможными. Чтобы железная дорога начала нормально работать, требовалось значительно повысить ее экономическую самостоятельность и дать возможность зарабатывать необходимые ей средства. Кроме того, опыт зарубежных железнодорожников показывал высокую устойчивость и эффективность железных дорог, имеющих реальную самостоятельность. Их успешная деятельность опровергала доводы в пользу централизованного руководства. Доводы противников экономической самостоятельности опровергал и опыт дореволюционной России, когда эксплуатировалось множество негосударственных железных дорог, а также богатый опыт западноевропейских стран, в которых национализированные желез-

ные дороги в связи с неэффективностью централизованного управления передавались государством в частую собственность [9].

Действующий в рамках двенадцатой пятилетки механизм управления железнодорожным комплексом, по сути, лишил трудовые коллективы права самостоятельно зарабатывать, а Министерство путей сообщения не могло организовать необходимое финансирование. Как ни парадоксально, но централизованное планирование работы и развития железнодорожного хозяйства привело к его относительному расстройству. Установленные государством ресурсы железные дороги не получали в полном объеме, систематически не выполнялись планы капитальных вложений, поставок вагонов и локомотивов. Как правило, не выполнялись и планы поставок материально-технических ресурсов (рельсов, запасных частей и узлов для подвижного состава) даже для текущего содержания дорог.

Хотя в 1988 г. Министерство путей сообщения СССР и провозгласило переход на полный хозяйственный расчет, дорога по-прежнему находилась в экономической власти государства, которое к тому времени еще не создало правовых и нормативных предпосылок для осуществления самофинансирования [11, с. 2].

Практически во всех разрабатываемых экономических программах регионального уровня трудности и производственные интересы железной дороги игнорировались, и решения по ним не принимались. При сохранении методов централизованного управления на момент перехода отрасли к рыночным отношениям, экономика Восточной Сибири в значительной степени находилась в зависимости от работы министерства транспорта, деятельность которого в условиях кризиса переходного периода только ухудшалась.

5 декабря 1990 г. коллегия Министерства путей сообщения СССР приняла решение «О мерах по переходу железнодорожного транспорта на работу в условиях рыночных отношений». В документе отмечалось, что переход экономики на рыночные отношения перестал быть альтернативой и признан единственно правильным и неизбежным путем. Железнодорожный транспорт как неотъемлемая часть народнохозяйственного комплекса должен был органично войти в рыночную экономику со всеми присущими ей механизмами [11, с. 9].

Железной дороге предстояло самостоятельно обеспечивать содержание своей материально-технической базы, проводить инвестиционную политику с широким использованием достижений научно-технического прогресса, а также социальные преобразования, гарантирующие работникам условия для заинтересованного и высокооплачиваемого труда.

С окончанием двенадцатой пятилетки, которая в свою очередь явилась последней перед распадом СССР, государство показало свою полную несостоятельность в вопросе содержания железнодорожного комплекса за счет бюджетных средств. Кроме того, оно было неспособно в достаточном объеме развивать его хозяйство, наращивать пропускные и провозные мощности, а также обеспечивать необходимый уровень жизни железнодорожников. Об этом свидетельствовали и программы стабилизации экономических зон, где железным дорогам вообще не находилось места, и характер формирования государственного бюджета [11, с. 13].

Для решения проблемы всего железнодорожного комплекса в возникших условиях перехода к рыночной экономике был только один путь – предоставить ее трудовому коллективу право самостоятельно зарабатывать необходимые средства и самостоятельно распоряжаться ими в целях экономического и социального развития, т. е. предоставить ей полную самостоятельность, снабдив необходимым правовым механизмом.

Список литературы

1. Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. Р-2381. Оп. 1. Д. 466. Л. 49–82.
2. ГАКК. Ф. Р-2381. Оп. 1. Д. 539. Л. 7–13, 44–73.
3. Государственный архив новой истории Иркутской области (ГАНИИО). Ф. Р-2811. Оп. 1. Д. 616. Л. 8–10.
4. ГАНИИО. Ф. Р-2811. Оп. 1. Д. 690. Л. 12–50, 57–64.
5. ГАНИИО. Ф. Р-2811. Оп. 1. Д. 707. Л. 6–10.
6. ГАНИИО. Ф. Р-2811. Оп. 1. Д. 708. Л. 6–9.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 10197. Оп. 1. Д. 16. Л. 2–7.
8. ГАРФ. Ф. 10197. Оп. 1. Д. 18. Л. 95–109.
9. Железные дороги, которые нас объединяют. Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества 20 лет : в 2 т. / Т. Андреева, Н. Давыдов, А. Гурьев ; под ред. А. Ретюнина. – М. : Гудок, 2012. – 396 с.
10. Жуковский Ю. Н. Региональные особенности формирования затрат на железнодорожном транспорте в Восточной Сибири / Ю. Н. Жуковский. – Иркутск, 2001. – 190 с.
11. Зайцев А. А. Хозяйственный механизм управления железной дорогой в условиях формирования рыночных отношений / А. А. Зайцев. – М., 1993. – 34 с.
12. Савченко Е. Е. Железнодорожный транспорт в экономике региона / Е. Е. Савченко. – Иркутск, 2001. – 148 с.
13. Харламова Ю. А. Российский железнодорожный комплекс. Политический анализ / Ю. А. Харламова. – М. : ИНФРА-М, 2012. – 179 с.

Market-Based Policy in the Railroad Transport System of Eastern Siberia in 1985–1990

A. P. Chekmenev

Bratsk National University, Bratsk

Abstract. The article concerns the development of the market-based policy in the East Siberian railroad transport system in 1985–1990. By analyzing the archive documents, the author concludes that during the 12th five-year industrial plan the railroad management approach hindered the railroad development and forbade the workers from getting independent earnings. Moreover, the government could not provide the living standards to the workers and proved to be incompetent in funding the railroad complex.

Keywords: railroad transport, market relations, East Siberian Railroad.

Чекменев Алексей Павлович

*аспирант, кафедры правоведения
и философии*

Братский государственный университет

665709, г. Братск, ул. Макаренко, 40

тел.: 8(3953)3255-17

e-mail: chekmenev90@bk.ru

Chekmenev Aleksey Pavlovich

*Postgraduate, Department of Law and
Philosophy*

Bratsk National University

40, Makarenko, Bratsk, 665709

tel.: 8(3953)32-55-17

e-mail: chekmenev90@bk.ru