

Волик В. В., заместитель начальника юридического управления Донецкого городского совета, кандидат юридических наук

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА КАК ГАРАНТИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА

АННОТАЦИЯ. СТАТЬЯ ПОСВЯЩЕНА ИССЛЕДОВАНИЮ ПРОБЛЕМ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА. ВЫЯВЛЕНО, ЧТО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ТАКИХ УСЛУГ МОЖЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, УСЛУГИ, ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ, СУБЪЕКТ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ, РАЗВИТИЕ.

Предоставление услуг в сфере транспорта в Украине, как и в любой другой стране, имеет определенное регламентирование со стороны государства. Учитывая большое значение транспорта для города, регулирование со стороны государства этой сферы должно отвечать потребностям общества и успевать за изменениями экономической среды, в которой функционируют соответствующие субъекты хозяйствования. С дальнейшим развитием и ростом городов эффективное и устойчивое функционирование транспорта является залогом стабильности общества, для удобства которого и организуется его работа. В свою очередь, эффективная организация работы транспорта требует взвешенной экономической и правовой политики, как на уровне территориальной общины, так и со стороны государства в целом. Таким образом, решение этих вопросов требует симбиоза государства и отдельных населенных пунктов.

Учитывая социальную значимость указанных вопросов, они не раз становились предметом научного и практического интереса. Так, следует отметить работы Н. Н. Гуренко-Вайцман, Д. В. Зеркалова, Н. Н. Корчак, В. И. Развадовского, Н. А. Троицкой, Я. А. Хирс, А. Б. Чубукова, Л. Ю. Яцкивского и др. В то же время, проведенные ими исследования касаются или отдельных вопросов деятельности транспорта, или не дают ответа о совершенствовании правового обеспечения предоставления услуг в сфере транспорта¹. А такое усовершенствование должно стать гарантией обеспечения эффективного развития города. Целью данной статьи является изучение возможности усовершенствования правового обеспечения предоставления услуг в сфере городского транспорта для обеспечения эффективного развития города.

Как уже отмечалось, от слаженной работы транспорта зависит эффективность функционирования городов и качество жизни в них. Причем чем больше город, тем сложнее организовать работу транспорта. Работа транспорта призвана обеспечивать нормальную жизнедеятельность города и снимать социальное напряжение в обществе. А в последнее время требования по надлежащей организации работы городского транспорта становятся политическими, приводят к массовым демонстрациям и беспорядкам, что в очередной раз свидетельствует о важности сферы транспорта в современной жизни². Пути усовершенствования правового обеспечения предоставления услуг в сфере транспорта представляется необходимым рассматривать с различных аспектов. Во-первых, совершенствование должно начинаться с формирования надлежащей государственной политики в сфере транспорта. Отдельными авторами предлагается создать орган со специальным статусом для регулирования транспортной отрасли и внедрения транспортной политики³. Однако мы считаем, что введение еще одного органа регулирования представляется излишним ввиду того, что существующая схема регулирования может остаться в существующем виде, а корректировки требует правовое обеспечение государственной политики в области транспорта. Государственная политика в этой сфере должна быть направлена или непосредственно на работу транспорта, или касаться потребителей транспортных услуг.

Во-вторых, должно происходить эффективное внедрение этой политики органами местного самоуправления на местах, а также самостоятельная организация деятельности сферы транспорта с учетом делегированных этим органам полномочий и специфики городов и потребностей отдельно взятой общины.

В то же время, государство должно осуществлять свою политику в области транспорта в тесной связи с органами местного самоуправления. Программой экономических реформ на 2010-2014 гг. закреплена необходимость делегирования полномочий и ответственности по управлению местными дорогами, метрополитенами и другими инфраструктурными объектами местной власти с осуществлением передачи соответствующего финансирования на местный уровень⁴.

Вместе с тем, возникает две проблемы следующего характера. Как отмечают специалисты и представители органов местного самоуправления, государство не всегда в полном объеме выполняет свои обязательства перед местными громадами по своевременному перечислению средств⁵. Исходя из этого, прежде чем передавать полномочия и ответственность, государство должно четко придерживаться бюджетной дисциплины.

Другая проблема заключается в том, что согласно Национальному плану действий, существует поручение Президента Украины подготовить и утвердить нормативные акты, предусматривающие поэтапный уход от перекрестного субсидирования в электроэнергетике для электротранспорта. Так, с 2007 года городской электротранспорт оплачивает потребленную электроэнергию по тарифам для населения. По мнению экспертов корпорации «Укрэлектротранс», переход на промышленный тариф приведет к трехкратному увеличению расходов на электроэнергию — до 780 млн. гривен в год⁶. Это, в свою очередь повлечет увеличение уровня убыточности, а в дальнейшем — падение качества обслуживания и численности городского электротранспорта. Таким образом, для сохранения городского электротранспорта актуален вопрос повышения энергоэффективности хозяйства. В этом направлении при обновлении парка городского транспорта местные громады должны отдавать приоритет энергоэффективному и энергосберегающему транспорту.

Государство со своей стороны, должно гарантировать создание соответствующих государственно-частных проектов в сфере организации работы транспорта и транспортной инфраструктуры и привлечь соответствующие средства частных инвесторов. Относительно транспортной инфраструктуры следует отметить, что одним из основных элементов ее развития является улучшение качества дорог. В настоящее время ведется определенная работа по передаче дорог общего пользования в распоряжение областных государственных администраций. Можно согласиться, что это вполне верное решение, в пользу которого говорит положительный опыт многих развитых стран. Так местные органы власти, отвечая за соответствующие пути сообщения, будут подотчетны соответствующим территориальным громадам. Кроме того, как отмечает бывший министр транспорта и связи Е. Червоненко, такой контроль над дорогами уменьшает пути для коррупции⁷, а это, в свою очередь, позволяет минимизировать расходы государства и органов местного самоуправления на содержание дорог.

Однако, помимо развития дорог, не меньшего внимания требует парк транспорта, осуществляющего перевозку пассажиров. Отдельные местные громады, со своей стороны, делают определенные шаги к спасению коммунального транспорта. Так, в Донецке надеются на лизинговые программы, возмещение стоимости процентов по которым возьмет на себя государство. В Кременчуге — на то, что заработает Государственная программа развития городского электротранспорта на 2007-2015 годы, в Киеве — на продолжение сотрудничества с Европейским банком реконструкции и развития, в Харькове рассматривали возможность прихода концессионера на КП «Горэлектротранс»⁸. Но устаревший подвижной состав, социальная острота вопросов повышения тарифов, затягивание с выплатами компенсаций за перевозку льготных категорий граждан не добавляют привлекательности для вложения инвестиций в эту отрасль.

По нашему мнению, решение указанных вопросов представляется следующим. Необходимо обновление устаревшего подвижного состава. Так, городской общественный транспорт за годы независимости Украины по некоторым позициям уменьшился более чем в два раза. Количество трамваев сократилось с 7225 до 3551 единиц, троллейбусов — с 4842 до 2177, а средний возраст троллейбусов составляет 16 лет при нормативных 10-12, трамваев — 28 лет при норме в 16⁹. Обновление парка городского транспорта может произойти путем закладки в стоимость перевозки инвестиционной составляющей. Размер такой составляющей должен быть индивидуальным для каждого города — от 10 до 25 % в зависимости от потребностей города и общины в развитии городских перевозок, состояния подвижного состава и других факторов. Из этой проблемы вытекает другая — перевозка льготных категорий граждан, полностью или частично освобожденных от оплаты стоимости проезда в городском транспорте. При закладывании в стоимость перевозки городским транспортом инвестиционной составляющей весь груз повышения тарифов ложится на отдельные категории граждан и не касается (или касается незначительно) иных. В то же время, перевозка городским транспортом льготной

категории граждан иногда достигает 60-70 %¹⁰. Такое положение вещей является социально несправедливым и вызывает большую нагрузку на местные и государственный бюджеты. Пути решения этой проблемы выглядят следующим образом. Во-первых, для сохранения (не говоря о развитии) транспорта должна произойти отмена всех льгот по пользованию городским транспортом общего назначения. Учитывая определенный опыт Российской Федерации, такая отмена должна проходить путем так называемой монетизации, но с возможностью предоставления льготнику права выбора: бесплатно воспользоваться услугами транспорта в определенном объеме или использовать денежный эквивалент по своему усмотрению. Такая новация должна сопровождаться введением социальных карт, которые бы отражали наличие или отсутствие льгот у определенного гражданина. Постепенно социальные карты вводятся в отдельных регионах страны и в дальнейшем должны предоставить возможность учета пользования человеком общественным транспортом.

Кроме того, когда произойдет увеличение пассажиров, оплачивающих проезд, не будет так остро стоять вопрос постоянного повышения тарифов на перевозку, будет более сбалансирован, прогнозируем и ритмичен пассажиропоток, что в свою очередь, позволит более качественно осуществлять финансирование предприятий городского транспорта.

Но кроме надлежащего финансирования, необходимо также внедрить качественно новую систему планирования и управления городским транспортом. Для этого требуется внедрение единого диспетчерского центра, который бы осуществлял управление всем городским транспортом. Такое управление должно осуществляться с помощью обустройства транспорта GPS- или ГЛОНАСС-навигаторами, которые позволят диспетчеру отслеживать маршрут передвижения по городу, количество транспортных единиц на маршруте, время прохождения участков маршрута и т. д.

Для отслеживания пассажиропотоков конечные и пересадочные узловые пункты целесообразно оборудовать камерами видеонаблюдения. Также необходимо введение электронного билета, который позволит диспетчеру в режиме реального времени учитывать пассажиропоток, загруженность маршрутов и соответствующим образом корректировать количество транспорта на маршрутах. Деятельность отдельных диспетчеров должна координироваться единым диспетчерским центром, который будет иметь специальный статус в организации движения транспорта.

Перечисленные предложения требуют внесения соответствующих изменений в действующее законодательство. Из этого вытекает необходимость перестройки законодательства, посвященного городскому транспорту. В настоящее время нормы, касающиеся городского транспорта, содержатся в большом количестве нормативных актов. Так, например, ведется работа по принятию Закона Украины «О такси», существуют Законы Украины «О транспорте», «О железнодорожном транспорте», «Об автомобильном транспорте», «О городском электрическом транспорте» и другие, которые тем или иным образом касаются транспорта. Но городской транспорт имеет определенную специфику и поэтому более целесообразным было бы выделение его в отдельный законодательный акт.

Мы предлагаем принять Закон Украины «О городском транспорте», в котором закрепить основные понятия и виды городского транспорта, определить субъектов транспортных правоотношений в городах, закрепить их статус, а также решить другие вопросы в этой области, касающиеся как потребителей услуг городского транспорта, так и лиц, оказывающих такие услуги.

Что касается потребителя транспортных услуг, то его в первую очередь интересуют качественное обслуживание, которое предусматривает безопасность передвижения и экономию времени, а также стоимость оказываемых услуг. Максимально должен быть упрощен процесс оплаты проезда в транспорте. Так, должны остаться в прошлом случаи, когда пассажир вынужден для оплаты стоимости проезда идти через весь салон или передавать оплату водителю при помощи других пассажиров. Современные возможности техники позволяют осуществлять оплату платежными картами по бесконтактным технологиям PayPass (MasterCard) и PayWave (Visa)¹¹. Причем нет необходимости доставать карточку из кармана, кошелек или другого места хранения. Следует отметить, что в отдельных странах существует возможность осуществления оплаты проезда путем отправки сообщения с мобильного телефона. Но приоритетным остается введение электронного билета.

Как уже отмечалось, внедрение электронного билета позволяет отслеживать пассажиропотоки, кроме того, дает возможность снизить затраты на администрирование и упростить процесс поездки для потребителя транспортных услуг. Как отмечают специалисты, у пассажира будет возможность с помощью единого электронного билета пользоваться всеми видами транспорта¹². В свою очередь, это позволит городам получить больше средств на развитие транспорта. Кроме того, затраты на введение электронного билета можно переложить на инвестора, который возьмет на себя значительную часть расходов, как это сделано, например, в Киеве¹³. То есть, существует возможность государственно-частного партнерства, при котором можно привлечь необходимые отрасли средства, а инвестор в дальнейшем сможет получать

часть выручки. Внедрение такого вида партнерств должно будет происходить вместе с теми или иными органами местного самоуправления.

При организации деятельности транспорта и внедрении эффективной транспортной политики органами местного самоуправления необходимо исходить из следующего. Следует учитывать, какие существуют виды городского транспорта в том или ином городе, сеть линий общественного транспорта и размеры самого города. Например, если для Киева актуальным является построение новых линий метро, узловых пересадочных станций, то для Макеевки приоритетным будет сохранение и ремонт имеющегося подвижного состава городского транспорта.

Органы местного самоуправления как представительный орган громады, осуществляя свои и делегированные полномочия, должны максимально удовлетворять потребности граждан, избравших их для представления собственных интересов. Закон Украины «О местном самоуправлении в Украине» наделяет местные органы самоуправления полномочиями по утверждению порядка перемещения на штрафные площадки транспортных средств, припаркованных не в специально отведенных для парковки транспортных средств местах, установление в порядке и пределах, определенных законодательством, тарифов на транспортные и другие услуги, управление объектами транспорта и связи, находящимися в коммунальной собственности соответствующих территориальных громад, обеспечение их надлежащего содержания и эффективной эксплуатации, необходимого уровня и качества услуг населению, стоянок и площадок для парковки автомобильного транспорта, осуществление контроля за их деятельностью в соответствии с законом; утверждение маршрутов и графиков движения местного пассажирского транспорта независимо от форм собственности, согласования этих вопросов относительно транзитного пассажирского транспорта в случаях, предусмотренных законодательством, привлечение на договорных основах предприятий, учреждений и организаций, которые не принадлежат к коммунальной собственности соответствующих территориальных громад, к участию в обслуживании населения средствами транспорта¹⁴.

Что касается реализации полномочий органов местного самоуправления по надлежащему транспортному сообщению, то следует исходить из возможностей той или иной громады относительно необходимости развития собственного коммунального транспорта или привлечения сторонних предприятий. Как отмечает Д. Ю. Мелентьев, тенденцией последних лет является постепенное уменьшение традиционных, государственных транспортных перевозок¹⁵. Однако мы не согласны с его мнением, что им на смену пришел коммерческий электрический транспорт. Почти весь имеющийся на сегодня электрический транспорт относится к коммунальной собственности и лишь в отдельных городах существует незначительная доля автомобильного электрического транспорта, осуществляющего перевозки пассажиров в курортных зонах к местам отдыха.

Выступая заказчиком перевозок, орган местного самоуправления должен постоянно проверять соблюдение перевозчиком принятых на себя обязательств. Как мы уже отметили, это возможно осуществить, оборудовав транспортные средства такого перевозчика системами спутникового наблюдения, что позволит контролировать соблюдение расписания движения пассажирского транспорта и маршрутов его следования. Кроме того, такой перевозчик будет обязан координировать свою деятельность с единым диспетчерским центром управления пассажирским городским транспортом с целью упорядочивания работы такого транспорта. Таким образом, совершенствование правового обеспечения предоставления услуг в сфере транспорта должно происходить со стороны государства и органов местного самоуправления. Государственная политика должна быть направлена на организацию надлежащего правового обеспечения деятельности транспорта, создание соответствующих условий для привлечения инвестиций и организации государственно-частных партнерств, поддержку городского коммунального транспорта. Приоритетной задачей государства является принятие Закона Украины «О городском транспорте», в котором будут закреплены основные направления государственной политики в области транспорта, определены субъекты транспорта, их правовой статус и взаимодействие с государством и органами местного самоуправления. В свою очередь, органы местного самоуправления должны реализовывать предоставленные им полномочия с учетом интересов громады, которую они представляют. Так, местные органы самоуправления могут развивать коммунальный транспорт или привлекать для осуществления перевозок предприятия других форм собственности, осуществлять меры, направленные на обеспечение удобства транспортных потоков путем увеличения парковочных мест или их ограничения, а также на благоустройство населенного пункта путем ограничения въезда в центр города или введения за это платы, побуждение транзитных автомобилей не следовать через город, а использовать объездные пути. Кроме того, с учетом потребностей каждого отдельного города должны быть созданы единые диспетчерские центры управления городским транспортом. Для этого каждая отдельная громада должна определиться, каким образом следует развивать собственный городской транспорт и в зависимости от этого осуществлять дальнейшее нормативное обеспечение той или иной модели развития.

Субъекты хозяйствования, осуществляющие свою деятельность в сфере перевозок городским транспортом, должны соответствовать определенным требованиям государства и органов местного самоуправления с целью предоставления эффективных и качественных услуг, а также взаимодействовать с органами местного самоуправления и соблюдать правила предоставления услуг.

Следует отметить, что требования к качеству и порядку предоставления услуг в сфере транспорта постоянно меняются, а значит, и законодательство, касающееся этой сферы, должно быть динамичным и это, в свою очередь, предопределяет дальнейшие научные разработки в этом направлении.

Түйін

Мақала қалалық көлік аясында қызмет көрсетуді ұсынуда құқықтық қамтамасыз ету проблемаларын зерттеуге арналған. Мұндай қызмет көрсетуді ұсынуды құқықтық қамтамасыз етуді жетілдіруде анықталды, қаланың тиімді дамуына мүмкіндік туғызуы мүмкін.

Resume

The article is devoted research of problems of the legal providing of grant of services in the field of public transport. It is exposed, that the improvement of the legal providing of grant of such services can be instrumental in providing of effective development of city. Basic directions of improvement of the legal providing of grant of services are also investigational in the field of public transport.

УДК 343.918

*Грибунов О. П., начальник кафедры криминалистики Восточно-Сибирского института МВД России, кандидат юридических наук, доцент;
Баских Е. И., адъюнкт Восточно-Сибирского института МВД России*

КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЭТНИЧЕСКИХ ОРГАНИЗОВАННЫХ ПРЕСТУПНЫХ ГРУПП

АННОТАЦИЯ. В СТАТЬЕ РАССМАТРИВАЮТСЯ ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗОВАННЫХ ПРЕСТУПНЫХ ЭТНИЧЕСКИХ ФОРМИРОВАНИЙ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ НИМИ. ПРЕДЛАГАЮТСЯ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СТРАТЕГИИ БОРЬБЫ С ОРГАНИЗОВАННОЙ ЭТНИЧЕСКОЙ ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ, ОБРАЩЕНО ВНИМАНИЕ НА РАЗВИТИЕ МИГРАЦИИ ЛИЦ ИЗ ЧИСЛА КРИМИНАЛЬНО АКТИВНЫХ ЭТНИЧЕСКИХ ОБЩНОСТЕЙ.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ОРГАНИЗОВАННАЯ ПРЕСТУПНОСТЬ, ЛИДЕР, КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА, ЭТНИЧЕСКАЯ ПРЕСТУПНОСТЬ, ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЧНОСТИ, МИГРАЦИЯ ЛИЦ, ПОСОБНИК.

Организованные этнические преступные формирования, как правило, состоят из руководителей (организаторов), пособников (коррупцированных должностных лиц), соисполнителей — специалистов в различных областях профессиональных знаний, исполнителей — боевиков и охранников. Особенностью рядовых участников, исполнителей организованных этнических преступных формирований является выраженная ориентация на подчинение руководителю (организатору). Для них характерны агрессия, готовность к разрешению конфликтов путем насилия или запугивания, почти воинская дисциплина¹. Действия лидеров и активных участников преступных групп и преступная деятельность других лиц формируют криминальную среду. Лидеры и активные участники направляют свои усилия на создание, поддержание и консолидацию этой среды, эффективное функционирование которой создает реальную возможность для совершения конкретных преступлений другими лицами.

Значительный интерес представляет личность лидера (организатора) организованных этнических группировок, который в обязательном порядке является представителем этнического большинства, образующего конкретную преступную группу.

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ІШКІ ІСТЕР МИНИСТРЛІГІ
БӘРІМБЕК БЕЙСЕНОВ АТЫНДАҒЫ
ҚАРАҒАНДЫ АКАДЕМИЯСЫ**

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
КАРАГАНДИНСКАЯ АКАДЕМИЯ
ИМЕНИ БАРИМБЕКА БЕЙСЕНОВА**

**Қазақстан Республикасы
Ішкі істер министрлігі
Қарағанды академиясының
ХАБАРШЫСЫ**

**ВЕСТНИК
Карагандинской академии
Министерства внутренних дел
Республики Казахстан
№ 4**

ҚАРАҒАНДЫ 2013

СОДЕРЖАНИЕ

Абылкасымова А. Ш., Аманова Л. Ш. РАСЧЕТ НАГРУЗКИ НА УЧАСТКОВЫХ ИНСПЕКТОРОВ ПОЛИЦИИ НА ОСНОВЕ НОРМ ВРЕМЕНИ	3
Аманжолова Б. А., Глущенко Н. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ АВТОРСКИХ И СМЕЖНЫХ ПРАВ	12
Аманжолова Б. А., Рамазанов А. С. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ПОНЯТИИ ТОВАРНОГО ЗНАКА	15
Аманжолова Б. А., Токбаев М. ЛИЧНОСТЬ ПРЕСТУПНИКА ПРИ ЗАХВАТЕ ЗАЛОЖНИКА	18
Аубакирова Г. А., Балгабасова М. К. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА КАК ОБЪЕКТА ГРАЖДАНСКОГО ПРАВА	20
Ахметова С. С. ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА СЛУШАТЕЛЕЙ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЕ ДАЛЬНЕЙШЕГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ	22
Қ. Н. Әбуғалиев ҚОЛДАНЫСТАҒЫ ЗАҢНАМАҒА МОНИТОРИНГ ЖҮРГІЗУ МӘСЕЛЕЛЕРІ	24
Әбілқас П. Қ. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИНСТИТУТА ОМБУДСМЕНА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ	26
Қ. Н. Әбуғалиев НОРМАТИВТІК ҚҰҚЫҚТЫҚ АКТІЛЕР МОНИТОРИНГІНІҢ ҚҰРЫЛЫМЫ ЖӘНЕ РЕТТЕЛУ МӘСЕЛЕЛЕРІ	28
Байжанова Г. К. ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИХ КАДРОВ ВУЗОВ СИСТЕМЫ МВД — ВАЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ КАДРОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ	29
Байжанова Г. К., Байжанов Р. К. ПОЛУЧЕНИЕ ОБРАЗЦОВ У ЖИВЫХ ЛИЦ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ЭКСПЕРТИЗЫ	34
Е. М. Баймұханов ЖАСТАРДЫ ПАТРИОТТЫҚ ТӘРБИЕЛЕУДЕГІ ДӘСТҮРДІҢ РӨЛІ	38
Бейсеев А. А. К ПРОБЛЕМЕ АДАПТАЦИИ АФГАНСКИХ СЛУШАТЕЛЕЙ НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ ОБУЧЕНИЯ В КАРАГАНДИНСКОЙ АКАДЕМИИ МВД РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ИМ. Б.БЕЙСЕНОВА	41
Брунько А. В. О РОЛИ ГОСУДАРСТВА В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРАХОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ	43
Волик В. В. УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА КАК ГАРАНТИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА	47
Грибунов О. П., Баских Е. И. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЭТНИЧЕСКИХ ОРГАНИЗОВАННЫХ ПРЕСТУПНЫХ ГРУПП	52
Ермекова З. Д. ЗАРУБЕЖНЫЕ НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ В КАЗАХСТАНСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ	54
Д. С. Жақашев, А. Ш. Әбілқасымова ТӨТЕНШЕ ЖАҒДАЙДЫҢ АЛДЫН АЛУДА ІШКІ ІСТЕР ОРГАНДАРЫ ҚЫЗМЕТ КЕРЛЕРІНІҢ РӨЛІ	56
Имангали С. М., Айжанов С. А. ПУТИ ОПТИМИЗАЦИИ ПРЕПОДАВАНИЯ ДИСЦИПЛИН В ИНСТИТУТЕ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ И ПЕРЕПОДГОТОВКИ КАДРОВ	59
Исаева С. Н. ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СИСТЕМУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	61
Кенжетева М. Д.	