

Библиографические ссылки

1. Ведерников, Ю.А. Теория держави та права : навч. посіб. / Ю.А. Ведерников, В.С. Грекул, А.В. Папірна. 3-є вид., допов. та переробл. Днепропетровск : Юрид. акад. М-ва внутр. справ, **2004**.
2. Загальна теорія держави і права : підручник / за ред. М.В. Цвіка, В.Д. Ткаченка, О.В. Петришина. Харків : Право, **2002**.
3. Комментарий к Гражданскому процессуальному кодексу Российской Федерации / отв. ред. М.С. Шакарян. М. : ТК Велби : Проспект, **2003**.
4. Лисенков, С.Л. Загальна теорія держави і права : навч. посіб. / С.Л. Лисенков. Київ : Юрисконсульт : КНТ, **2006**.
5. Популярна юридична енциклопедія / відп. ред. О.В. Лавринович ; наук. ред. В.Ф. Погорілко. Київ : Юрінком Інтер, **2003**.
6. Рыжаков, А.П. Комментарий к Гражданскому процессуальному кодексу Российской Федерации / А.П. Рыжаков. 2-е изд., перераб. М. : Норма, **2004**.
7. Теорія держави і права : навч. посіб. / уряд. Л.М. Шестопалова. Київ : Прецедент, **2004**.
8. Цивільне процесуальне право : підручник / за ред. В.В. Комарова. Харків : Основа, **1992**.
9. Штефан, М.Й. Цивільне процесуальне право України: Академічний курс : підручник / М.Й. Штефан. Київ : Вид. Дім «Ін Юре», **2005**.

Дата поступлення в редакцію: **20.01.2012**

УДК 342

Н.Н. Васильев, доктор юридических наук, професор, заслуженный юрист РФ, профессор кафедры организации оперативно-розыскной деятельности Академии управления МВД России;

А.В. Павлинов, доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Научного центра Академии управления МВД России;

С.В. Харченко, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры организации оперативно-розыскной деятельности Академии управления МВД России

В БОРЬБЕ С ПРЕСТУПНЫМИ ПОСЯГАТЕЛЬСТВАМИ НА АВТОТРАНСПОРТ НУЖНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ

Обосновывается необходимость принятия эффективных мер и формулируются конкретные меры профилактического, уголовно-правового, организационного и международного характера в борьбе с посягательствами на автотранспорт стран Евразийского Союза.

The article substantiates the need for effective measures and formulate concrete measures for preventive, criminal law, institutional and international character in the fight against attacks on the transport of the Eurasian Union.

Неотложное принятие эффективных мер профилактического, организационного, международного и уголовно-правового характера в борьбе с посягательствами на автотранспорт в современной России вызвано следующими обстоятельствами.

Во-первых, неблагоприятными тенденциями динамики официально зарегистрированной преступности данного вида: только краж автотранспортных средств в **2010** г. было совершено **21,5** тыс. (+ **22,4** %), в **2011** г. на **4,5–5** % преступлений больше. В оценках экспертов криминальная картина еще более неблагоприятная. За последнее десятилетие ежедневно на территории Российской Федерации совершалось около **350–400** преступлений, связанных с незаконным завладением автотранспортом, или около **150** тыс. в год. Стабильно растет число случаев поджогов машин. С **2007** по **2011** г. количество таких преступлений в Москве увеличилось в **2,5** раза. Положительна лишь динамика угонов в стране: в **2009–2010** гг. она стабильно уменьшается на **9–10** %.

Во-вторых, тем, что все более организованный характер приобретает данная деятельность. Кража и вместе с ней контрабанда автомобилей – одно из распространенных в России и за рубежом направлений деятельности организованных преступных формирований. Прослеживается устойчивая тенденция перегона похищенного транспорта для сбыта или использования в личных целях в страны ближнего и дальнего зарубежья. В свою очередь, в нашу страну ввозится много автомобилей, похищенных в Западной Европе.

В-третьих, усилить уголовную ответственность, а главное неотвратимость наказания требует обстоятельство, что посягательства на автотранспортные средства – выгодный криминальный бизнес при минимальном риске. В России, например, в середине **1990**-х гг. были за-

держаны **23** тыс. угонщиков машин, из которых **18** тыс. остались на свободе, а из **5** тыс. осужденных к лишению свободы лишь **0,3** % получили срок более **5** лет.

В целях совершенствования борьбы с кражами и угонами автотранспорта и противодействия криминальному автобизнесу целесообразно подготовить и осуществить сопровождение проекта Федерального закона «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» для решения проблем уголовно-правового и иного характера.

Представляется возможным дополнить УК РФ статьями:

1. «Незаконная постановка автотранспорта на учет или иные действия по легализации похищенного автотранспорта».

Данная новелла предназначена для борьбы с таким неотъемлемым элементом криминального автобизнеса, как незаконная постановка на учет похищенного автотранспорта. В действующем УК РФ существуют ст. **285** «Злоупотребление должностными полномочиями» и **286** «Превышение должностных полномочий». Незаконная деятельность работников ОВД по легализации похищенного преступниками автомобиля может быть квалифицирована по этим статьям. Однако субъект указанных действующих статей специальный – это должностное лицо. Предлагаемая новая статья будет предусматривать уголовную ответственность и других лиц как непосредственных исполнителей наряду с должностными лицами – работниками ОВД. По данной новелле могут квалифицироваться такие действия, как предоставление работнику регистрационно-учетного подразделения ГИБДД заведомо фальсифицированных документов на право владения, пользования, распоряжения автотранспортом; автомобиля, номерные агрегаты и внешний вид которого заведомо переделаны. Справедливости ради отметим наличие в гл. **22** «Преступления в сфере экономической деятельности» УК РФ общей нормы – ст. **174** «Легализация (отмывание) денежных средств или иного имущества, приобретенных другими лицами преступным путем».

Массовый характер, организованность и изощренность криминального автобизнеса склоняет чашу весов в сторону выработки и потенциальной востребованности в будущем соответствующих специальных норм.

2. «Незаконное владение, использование и хранение похищенного автотранспорта».

Хищение – продолжаемое, сложное составное преступление. При наличии предварительного сговора действия перевозчиков, перегоняющих изъятый у законных владельцев автотранспорт на продажу и (либо) продающих его, следует квалифицировать как соучастие в хищении. Действия лиц, не причастных к хищению, но незаконно эксплуатирующих автомобиль, могут оцениваться по п. «б» ч. **2** ст. **175** УК РФ как приобретение или сбыт имущества, заведомо добытого преступным путем, в отношении автомобиля.

Еще одним «камнем преткновения» на пути криминализации незаконного оборота транспортных средств выступает, как это ни парадоксально, наличие схожих запретов, предусмотренных ст. **222** и **228** УК РФ. Рассматривая схожие деяния, где предметом выступают оружие, наркотики, отметим, что законодатель только их отнес к уголовно противоправным ввиду особой специфики предмета преступления. Это вещества, выведенные из свободного гражданского оборота.

Но и автомобиль также выбивается из привычного представления о предмете хищения ввиду того, что выступает средством передвижения и является источником повышенной опасности.

Предназначение данной специальной нормы – борьба с такими элементами нелегального автобизнеса, как перевозка (перегон), хранение и в целом владение похищенным автотранспортом. В любом случае неправомерное владение автомобилем, его использование не предоставляет права собственности, не превращает лицо, управляющее им, в собственника. В примечании к данной статье необходимо указать, что лица, признанные добросовестными покупателями, от уголовной ответственности по данной статье освобождаются. Предлагаемая норма соответствует и международному опыту борьбы с криминальным автобизнесом.

Предлагаем изменение следующих статей УК России:

1. Внести в ч. **2** ст. **205** «Террористический акт» и в ч. **2** ст. **206** «Захват заложника» УК РФ новые квалифицирующие признаки «с использованием транспортного средства».

Не следует забывать, что уголовно-правовые запреты, направленные на борьбу с хищениями автотранспорта, могут и должны рассматриваться как нормы с двойной превенцией.

Они служат для предотвращения и противодействия других более опасных посягательств на общественную и государственную безопасность – теракты с использованием транспортных средств.

2. Ст. 327 «Подделка, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков» УК необходимо дополнить ч. 3: «Те же деяния, совершенные с целью постановки на учет либо укрытия похищенного автотранспорта».

3. Именно в связи с необходимостью усиления борьбы с преступностью и с посягательствами на автотранспорт рядом исследователей выдвигается предложение о реконструкции ст. 316 «Укрывательство преступлений» УК РФ. Ее предлагают изложить в следующей редакции:

ч. 1 «Заранее не обещанное укрывательство преступлений небольшой тяжести»;

ч. 2 «Заранее не обещанное укрывательство преступлений средней тяжести»;

ч. 3 «Заранее не обещанное укрывательство тяжких преступлений»;

ч. 4 «Заранее не обещанное укрывательство особо тяжких преступлений».

Согласиться с появлением ст. 316 УК РФ в новой редакции в предлагаемом виде, на наш взгляд, все-таки нельзя. Современный вектор уголовной политики России направлен в сторону либерализации. Многие составы преступлений небольшой и средней тяжести предполагают декриминализировать. Возникает резонный вопрос: зачем тогда вводить уголовную ответственность за заранее не обещанное укрывательство преступлений, относящихся к категории не тяжких. Законодатель в 1996 г. не случайно ввел в уголовно-правовой запрет ограничительный критерий, соотносимый с категорией содеянного. Тем самым было признано, что общественная опасность подобных преступлений против правосудия состоит лишь в воспрепятствовании своевременному разоблачению и изоляции от общества особо опасных преступников.

3. Заслуживают всяческой поддержки, неоднократно высказываемые предложения о необходимости восстановить в УК РФ институт конфискации имущества как дополнительный вид уголовного наказания за совершение преступлений, в том числе связанных с незаконным завладением автотранспортных средств.

Как справедливо отмечается в п. 39 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г., проблема заключается и в отсутствии создания единой государственной системы профилактики преступности и иных правонарушений, включая мониторинг и оценку эффективности правоприменительной практики, разработку и использование специальных мер, направленных на снижение уровня криминализации общественных отношений. Увеличивающееся количество краж и угонов автотранспортных средств при уменьшении раскрываемости свидетельствует о неадекватном противодействии этим преступлениям со стороны ОВД, а также низкой эффективности их предупреждения.

Среди мер профилактического характера, связанных с усилением контроля за производством, ремонтом, перемещением, регистрацией и хранением автотранспортных средств, следует отметить:

1. Поскольку чаще всего при хищении машин из множества других способов используется свободный доступ в автомобиль, возникает необходимость особого внимания к профилактическим мерам, направленным на меры безопасности со стороны владельцев таких транспортных средств, например, письменным предупреждением на табличках или плакатах, радио обращениям в общественных местах (в супермаркетах, на рынках и др.). Нередко подобные деяния совершаются в связи с неудовлетворительной защищенностью автотранспорта средствами сигнализации. В связи с этим целесообразно осуществление проверки наличия и состояния охранной сигнализации и противоугонных устройств при выдаче талонов ТО и проведении регистрации автотранспортных средств с формулировкой рекомендаций, в случае необходимости усиления мер безопасности.

2. Главный же виктимологический фактор – отсутствие возможности полноценного контроля со стороны владельцев либо уполномоченных лиц за сохранностью автомобиля. Решение данного вопроса в строительстве оборудованных средствами безопасности и контроля обслуживаемых охранными структурами стоянок, парковок, придворовых территорий в населенных пунктах.

В городах-мегаполисах проблему нужно решать с учетом существующих проблем. Только за последние два года в Московском регионе добавилось 600 тыс. машин, около 1 млн автомо-

билей в Санкт-Петербурге не обеспечены местами хранения. Возникает необходимость проработки и решения вопроса органами местного самоуправления в согласовании с другими ведомствами землеотводов под строительство дополнительных оборудованных многоэтажных и подземных гаражей и паркингов в микрорайонах крупных городов, максимально приближенных к многоквартирным домам и иным объектам общественно-делового назначения, внедрение широких сетей «перехватывающих» стоянок. Вместе с ужесточением и неотвратимостью исполнения административных запретов за парковку автомобилей на проезжих частях, тротуарах, газонах – это не только решит проблему безопасности дорожного движения и порядка на дорогах, разгрузки улично-дорожной сети, но и во многом уменьшит криминальную эскалацию на автотранспорт.

3. Считаю необходимым создать централизованный банк данных учета автотранспорта, производимого в Российской Федерации и ввезенного на ее территорию, предусмотрев нормативно-правовое регулирование порядка накопления и выдачи соответствующей информации.

Сделать это возможно, как считают и другие исследователи, в рамках Федеральной целевой программы «Электронная Россия (2002–2010 гг.)» (в редакции Постановления Правительства РФ от 9 июня 2010 г. № 403), создав в ГИАЦ МВД России централизованную единую общегосударственную информационную базу о разыскиваемом, выпускаемом и зарегистрированном автотранспорте.

Наличие такой базы и доступ к ней сотрудников правоохранительных органов в режиме реального времени позволит в оперативном порядке устанавливать законность происхождения транспортного средства, его «биографию» (дату выпуска, завод-изготовитель, марку, модель, информацию о владельце, нахождении в розыске), что значительно повысило бы возможности обнаружения похищенного автотранспорта по всей территории России.

4. Совместно с научно-исследовательскими организациями и предприятиями промышленности нужно проработать вопрос о разработке и внедрении в производство технологии скрытой дополнительной маркировки автотранспортных средств.

5. С учетом того, что к угонам, хищениям автомобилей, подделке или уничтожению идентификационного номера транспортного средства причастны в большинстве случаев молодые люди, не просто проявляющие повышенный интерес к автотранспорту, но и имеющие специальное среднее и неполное среднее техническое образование следует предусмотреть в оперативных подразделениях районных отделов полиции, специализирующихся на автоугонах и автохищениях, создание информационных баз выпускников (учащихся) ПТУ, колледжей и лицеев, ведущих подготовку автомехаников. Стоит уточнить перечень автосервисов, авторынков и пунктов технического осмотра, оперативное обслуживание которых осуществляют ОВД, в том числе совместно с органами безопасности.

6. Представляется разумным не только внедрять новые формы и методы осуществления автоматизированного (постоянного) контроля за наличием и передвижением автотранспортных средств, но и восстановить наличие стационарных постов ГИБДД на въездах и выездах из городов и иных населенных пунктов, особенно федерального значения.

7. В первоочередном порядке надо провести мониторинг правоприменительной практики и нормативно-правовых актов, связанных с противодействием криминальным посягательствам на автотранспорт, в целях повышения их эффективности и устранения коррупционных факторов.

8. Для обеспечения взаимодействия структурных подразделений ОВД, безопасности, Министерства транспорта, Минэкономразвития, командования воинских частей по вопросам предупреждения хищений автотранспорта, организации взаимобмена оперативной и иной информацией в отношении лиц, причастных к криминальному автобизнесу, систематически, но не реже одного раза в год, проводить совместные проверки и совещания, по результатам которых принимать совместные меры профилактического характера.

Требуется усилить кадровый потенциал и роль службы собственной безопасности с передачей ей дополнительных полномочий и больших гарантий независимости в борьбе с организованными посягательствами на автотранспорт, где конечным звеном преступной цепи являются, как правило, коррумпированные сотрудники ГИБДД, других разрешительных служб и подразделений контролирующих органов.

Исследования доказывают, что преступления в сфере экономики увеличиваются в результате возникновения экономических трудностей. Совершение угонов, хищений транспортных средств, их контрабанда в большинстве случаев связаны с низким уровнем благосостояния населения, безработицей, с высокой доходностью криминального автобизнеса. Высказываются суждения, что во многом проблема нелегального потока похищенных автомашин из Беларуси в Россию – следствие отставания в развитии как экономики соседнего региона, так и деятельности ее правоохранительных и контролирурующих органов.

Представим небольшой сравнительный анализ развития уголовных и экономических систем России и Беларуси, снабдив его официальными статистическими данными для оценки наибольшей эффективности одной из них.

В 2010 г. в Беларуси зарегистрировано чуть более 140 тыс. преступлений, в РФ – 2 млн 628 тыс. Коэффициент интенсивности преступности гораздо выше в РФ – 1830, в Беларуси – 1473 на 100 тыс. населения.

В 2010 г. в Беларуси преступлений коррупционной направленности зарегистрировано более 3600 (из них взяточничества – около 1300, злоупотребление властью или служебными полномочиями – чуть более 300), что составляет 2,6 %. Тогда как в России в анализируемый период наиболее опасных проявлений коррупции и преступлений гл. 30 УК РФ в целом в поле зрения органов юстиции попало – 37 255 (взяточничества – 12 012), что составляет 1,4 %. Учитывая гораздо более высокий уровень государственного и общественного контроля в Беларуси, криминологические показатели преступности данного вида (а это в массе своей как принято называть «низовая коррупция», с незначительным размером предмета взятки) констатируем более высокий уровень выявляемости коррупции и соответственно более эффективную работу органов правопорядка.

Она проявляется и в сфере защиты собственности от противоправных посягательств. В республике в последние годы снижаются не только официальные показатели угонов транспортных средств (в 2009 г. – более 1400 случаев, 2010 г. – менее 1300), но и краж в общественных местах, некоторые из которых и относятся к хищениям автомобилей (приблизительно 41 800 и 33 800 факта соответственно в 2009 и 2010 гг.).

Уверены, вызвано это прежде всего лучшими социально-экономическими показателями, более высоким уровнем социальной защиты населения, более эффективной работой правоохранительных органов в Беларуси и иным уровнем культуры и остающейся во многом советской ментальностью населения и должностных лиц.

Численность населения в современной Беларуси – 9,5 млн, в РФ в 2009 г. она составила 141,9 млн человек, при этом безработными в России были зарегистрированы 6 млн 162 тыс. человек (4,5 % всех жителей), а в Беларуси – 40 тыс. человек (менее 0,5 % всех жителей). Гораздо лучше выглядят и другие показатели Беларуси, в частности индекс промышленного производства: 201 (из стран СНГ и большинства стран Европы, в Азербайджане и Узбекистане он выше 200), в РФ – 135,8.

Несмотря на кризисные явления на валютном рынке, авторы убеждены в том, что трудности на валютном рынке и инфляционные процессы в Беларуси второй половины 2011 г. носят временный характер. Они не приведут к всплеску преступности, коррупции и криминальной автоэкспансии в Россию.

К 2015 г. согласно расчетам Института народнохозяйственного прогнозирования РАН страны ЕС в результате интеграции могут получить прирост ВВП примерно в 15 % и достаточно весомый всплеск экономической активности. Этот эффект может быть достигнут благодаря созданию общего рынка товаров, услуг, трудовых ресурсов и капитала. Это станет залогом к снижению криминализированности экономических отношений, влияния преступных организованных структур, в том числе в сфере оборота транспорта.

Для успешного международного сотрудничества в сфере пресечения организованного криминального автобизнеса следует принять следующие меры:

1. Сдерживающим барьером в борьбе с организованным криминальным автобизнесом должно стать полностью унифицированное антикриминальное (антикоррупционное) законодательство всех стран, входящих в Таможенный союз. Сделать это будет не трудно: законодательство Республики Беларусь, Республики Казахстан во многом сходно с российским. Выше

предложенные изменения в УК РФ приемлемы и для кодифицированных актов стран Таможенного (и Евразийского) союза.

2. Считаю, стоит подготовить и провести совместное совещание Совета министров внутренних дел государств-участников СНГ (СМВД), Бюро по координации борьбы с организованной преступностью и иными опасными видами преступлений на территории государств-участников СНГ (БКБОП), Координационного совета генеральных прокуроров государств-участников СНГ (КСГП), Совета руководителей органов безопасности и спецслужб государств-участников СНГ (СОРБ), Совета командующих Пограничными войсками государств-участников СНГ (СКПВ) и Совета руководителей таможенных служб государств-участников СНГ (СРТС) по вопросам:

о мерах по усилению контроля за перемещением (экспортом, импортом, реэкспортом, реимпортом, транзитом) автотранспорта, составных частей и комплектующих к нему;

о дополнительных мероприятиях по усилению контроля за деятельностью организаций-распространителей (автосалонов, автомагазинов), занимающихся перемещением (экспортом, импортом, реэкспортом, реимпортом, транзитом) автотранспорта, составных частей и комплектующих к нему.

3. Предлагаю подготовить проекты межгосударственных соглашений об организации совместного контроля за перемещением (экспортом, импортом, реэкспортом, реимпортом, транзитом) автотранспорта, составных частей и комплектующих к нему. Это связано не только с экспансией международного организованного криминального автобизнеса на приграничной территории РФ и Республики Беларусь, но и с наличием в последнее время демпингового импорта легких коммерческих автомобилей, происходящих из Германии, Италии, Польши и Турции, что привело к значительному материальному ущербу отрасли экономики Таможенного союза, в том числе за счет снижения конкурентоспособности отечественных автомобилей. Все это вызвало начало антидемпингового расследования Минпромторгом России в ноябре 2011 г.

Используя в своих целях происходящие в Евразийском Союзе социально-экономические процессы, становление таможенных, налоговых и правоохранительных органов, упрощенную систему пропуска через границу, ее «прозрачность», коррумпированность ряда сотрудников в определенной мере удалось наладить перемещение не только похищенного автотранспорта через границы, но и канал демпингового импорта. Поэтому в предложениях, носящих международный характер в борьбе с посягательствами на автотранспорт, следует обратить внимание на новый закон о ратификации межгосударственного договора, предусматривающего создание Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) в рамках Единого экономического пространства, заменившей ныне действующую комиссию Таможенного союза. Ей будут переданы функции не только внешнеторговой, но и экономической политики. Она будет утверждать в том числе технические регламенты, отвечать за транспорт и перевозки.

4. Разработать нормативный правовой акт (например, временную инструкцию, договор) определяющий порядок взаимодействия правоохранительных органов и страховых компаний России и Беларуси по установлению владельца и упрощению процедуры возврата похищенных автотранспортных средств.

5. Необходимо продолжить работу по заключению международных договоров государств – участников СНГ о порядке создания и деятельности совместных следственно-оперативных групп на территории государств СНГ, о межгосударственном розыске лиц, в том числе причастных к криминальному автобизнесу. Организовывать ежегодное проведение российско-белорусских межведомственных оперативно-профилактических целевых мероприятий и специальных операций по предупреждению хищений и контрабанды автотранспорта.

6. Организовать систематическое проведение мероприятий по выявлению и предупреждению преступлений, связанных с легализацией (отмыванием) денежных средств или иного имущества, полученных организованными преступными группами от криминального автобизнеса.

Кстати, Республика Беларусь взяла на себя обязательство продолжить работу по оформлению участия в Конвенции об отмывании, выявлении, изъятии и конфискации доходов от преступной деятельности от 8 ноября 1990 г.

7. Создать систему информационного взаимодействия с организацией доступа в реальном времени к банкам данных ОВД Союзного государства. Для решения этой задачи следует:

активизировать обмен информацией между МВД России и МВД Республики Беларусь о преступных группах, занимающихся хищениями автотранспортных средств и их последующей легализацией;

с целью проверки оперативной информации о легализации транспортных средств, похищенных на территории Республики Беларусь, сведения о разыскиваемом сопредельной стороной автотранспорте передавать для включения в базу данных аппаратно-программного комплекса «Поток» ГИБДД;

для обеспечения идентификации государственных номерных знаков белорусского образца провести централизованное обновление данного аппаратно-программного комплекса.

Дата поступления в редакцию: 23.01.2012

УДК 340

О.М. Джужа, доктор юридических наук, профессор, проректор Национальной академии внутренних дел Украины по научной работе;

Ю.Ю. Орлов, доктор юридических наук, старший научный сотрудник, проректор Национальной академии внутренних дел Украины по научно-методической работе;

Р.А. Калюжный, доктор юридических наук, профессор кафедры гражданского права и процесса Юридического института Национального авиационного университета

О ВОЗМОЖНОСТИ ИЗУЧЕНИЯ ПРАВОВЫХ ЯВЛЕНИЙ С ПОЗИЦИЙ СИНЕРГЕТИКИ

Исследована возможность изучения правовых явлений с позиций синергетики, выделены перспективные направления дальнейшего научного поиска.

The possibility of studying legal phenomena in terms of synergy, identified promising areas for further scientific research.

Одним из прогрессивных и продуктивных методов современной науки является синергетика. Термин «синергетика» (от греч. *synergetikos* – совместный, согласованно действующий) был предложен немецким ученым Г. Хакеном, который понимал под ним научный метод, позволяющий объяснять механизм «самопроизвольного» возникновения структур в сложной системе вследствие взаимодействия между ее элементами.

Большой энциклопедический словарь определяет синергетику как научное направление, изучающее связи между элементами структуры (подсистемами), которые образуются в открытых системах (физико-химических, биологических, социальных, психологических, технических) благодаря интенсивному (потокосовому) обмену веществом и энергией с окружающей средой в неравновесных условиях. В таких системах наблюдается согласованное поведение подсистем, в результате чего возрастает степень их упорядоченности, т. е. уменьшается энтропия [1, с. 351]. Этот процесс имеет естественнонаучную природу и обозначается термином «самоорганизация».

В становление синергетики как научного метода описания процессов самоорганизации в сложных системах существенный вклад внесли Р. Том, Э.К. Зеeman, Т. Постон, В.И. Арнольд (теория катастроф), Г. Хакен, А. Пуанкаре, З. Гроссман, С. Томе, Б. Мандельброт (теория хаоса), И. Пригожин, П. Глансдорф, А. Гирер, Г. Мейнхардт, И. Стенгерс (теория диссипативных структур), Д.И. Трубецков, Д.С. Чернавский (нелинейная динамика) и другие ученые. Теоретическую основу синергетики составляют термодинамика неравновесных процессов, теория случайных процессов, теория нелинейных колебаний и волн, теория автоматического управления.

Синергетика как метод познания, получивший осмысление на философском уровне, предлагает принципиально новые подходы к познанию действительности. От применения синергетики ученые вправе ждать существенного позитивного эффекта в виде новых научных теорий в различных областях человеческого знания, объясняющих механизм возникновения и разви-